

# ДЕПО

9 (64) 2014

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ЖУРНАЛ

[www.depo-magazine.ru](http://www.depo-magazine.ru)

октябрь

Производители железнодорожной продукции и услуг  
Подвижной состав, запчасти, ремонт  
Материалы и оборудование для ВСП

стр. 3-10

стр. 22-27

стр. 36-38

Промышленная политика: поддержка инноваций и развития технологической базы России

стр. 11 - 20

- Российский рынок транспортного машиностроения остается крайне привлекательным для иностранных производителей

стр. 20

- Мониторинг ситуации в промышленности - август 2014. Основные выводы

стр. 28 - 33

- 14-я Международная выставка «Неразрушающий контроль и техническая диагностика в промышленности»

стр. 34

- BRUNSWICKRAIL объявляет промежуточные результаты деятельности за первое полугодие 2014 года

стр. 35

- Железнодорожный транспорт может потерять привлекательность для горно-металлургических грузов

стр. 39

- 11-я Международная выставка компонентов и систем для силовой электроники

стр. 40

- Транспортная нагрузка при перевозке горно-металлургических грузов: состояние и перспективы

стр. 41-45

- Технический регламент ТС «О безопасности инфраструктуры железнодорожного транспорта» (ТР ТС 003/2011)

стр. 45-51

- Железные дорожники о себе и реформах

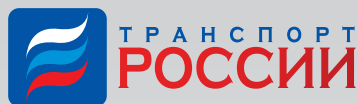
стр. 42-54





Соорганизатор

Министерство транспорта  
Российской Федерации  
Минтранс России



## VIII Международный форум и выставка

4–6 декабря 2014 года  
Москва, Россия, Комплекс «Гостиный двор»



Генеральный партнер



ОАО «РЖД»

Генеральный спонсор



Генеральный спонсор



Совкомфлот

При поддержке



При поддержке



ТРАНСМАШХОЛДИНГ

При поддержке



Генеральные информационные партнеры

Коммерсантъ FM93.6  
радио новостей



Официальная газета



Организатор



реклама

+7 (495) 988-18-00

info@transweek.ru

www.transweek.ru

www.bd-event.ru

## Актуальная информация о производителях и поставщиках продукции и услуг железнодорожного назначения: от запасных частей для подвижного состава до материалов верхнего строения путей, оборудования для ремонтов и т.д.

Издается с весны 2008 года, 10 номеров/год, сдвоенные номера - декабрь-январь, июнь-июль.

- Каково состояние промышленности в нашей стране в данное время?
- Что происходит в железнодорожной отрасли России?
- Какова ситуация на рынке железнодорожных перевозок?
- Что происходит в сфере транспортного машиностроения?
- Что нового, интересного и актуального обсуждалось на прошедших профильных выставках и конференциях?

Ответы на эти и другие актуальные вопросы вы найдете в нашем издании.

### Подписчики журнала:

- производственные предприятия металлургической, химической, горнодобывающей и других отраслей промышленности, имеющие в собственности железнодорожные подъездные пути;
- производители подвижного состава и запчастей к нему;
- производители и поставщики материалов верхнего строения путей;
- организации, занимающиеся строительством и ремонтом железнодорожных путей и подвижного состава;
- производители и поставщики разнообразного железнодорожного инструмента и аппаратуры, применяемых на железнодорожном транспорте;
- грузовые, вагонные, локомотивные депо и железнодорожные дистанции пути.

Доступна подписка на печатную и электронную версии.

- Печатная версия - цена за 1 экз. 450 руб.
- Электронная версия - цена за 1 экз. 250 руб.
- Печатная + электронная версия - цена за 1 экз. 550 руб.

После оплаты выбранного счета не забудьте сообщить в редакцию почтовый адрес для доставки журнала.

**Журнал «ДЕПО» - помогаем найти новых партнёров по бизнесу!**

Внимание! Оплата данного счета означает согласие с условиями поставки товара. Уведомление об оплате обязательно, в противном случае не гарантируется наличие товара на складе. Товар отпускается по факту прихода денег на р/с Поставщика, самовывозом, при наличии доверенности и паспорта.

ОАО "ПРОМСВЯЗЬБАНК" Г. МОСКВА		БИК	044525555
Банк получателя		Сч. №	30101810400000000555
ИНН 7717756259	КПП 771701001	Сч. №	40702810000000015742
ООО "ЭнергоПромТранс"			
Получатель			

### Счет на оплату № ЭПТ 2015 - ПЭ от 1 октября 2014 г.

Поставщик: ООО "ЭнергоПромТранс", ИНН 7717756259, КПП 771701001, 129226, Москва г, Сельскохозяйственная ул, дом № 12А, строение 6

Покупатель: .....

№	Товары (работы, услуги)	Кол-во	Ед.	Цена	Сумма
1	Подписка на журнал "Депо" за 2015 г. №№ 1 (66) -10 (75) печатная версия + электронная	1	компл	5 500,00	5 500,00

Итого: 5 500,00

Без налога (НДС) -

Всего к оплате: 5 500,00

Всего наименований 1, на сумму 5 500,00 руб.

Пять тысяч пятьсот рублей 00 копеек

Руководитель  Зайцев С.В. Бухгалтер  Зайцев С.В.



Печатная + электронная версия -  
цена за 1 экз. 550 руб.



Внимание! Оплата данного счета означает согласие с условиями поставки товара. Уведомление об оплате обязательно, в противном случае не гарантируется наличие товара на складе. Товар отпускается по факту прихода денег на р/с Поставщика, самовывозом, при наличии доверенности и паспорта.

ОАО "ПРОМСВЯЗЬБАНК" Г. МОСКВА		БИК	044525555
Банк получателя		Сч. №	30101810400000000555
ИНН 7717756259	КПП 771701001	Сч. №	40702810000000015742
ООО "ЭнергоПромТранс"			
Получатель			

### Счет на оплату № ЭПТ 2015 - П от 1 октября 2014 г.

Поставщик: ООО "ЭнергоПромТранс", ИНН 7717756259, КПП 771701001, 129226, Москва г, Сельскохозяйственная ул, дом № 12А, строение 6

Покупатель: .....

№	Товары (работы, услуги)	Кол-во	Ед.	Цена	Сумма
1	Подписка на журнал "Дело" за 2015 г. №№ 1 (66) -10 (75) печатная версия	1	компл	4 500,00	4 500,00

Итого: 4 500,00  
 Без налога (НДС) -  
 Всего к оплате: 4 500,00

Всего наименований 1, на сумму 4 500,00 руб.  
 Четыре тысячи пятьсот рублей 00 копеек

Руководитель  Зайцев С.В. Бухгалтер  Зайцев С.В.

**Печатная версия -  
 цена за 1 экз. 450 руб.,**

Внимание! Оплата данного счета означает согласие с условиями поставки товара. Уведомление об оплате обязательно, в противном случае не гарантируется наличие товара на складе. Товар отпускается по факту прихода денег на р/с Поставщика, самовывозом, при наличии доверенности и паспорта.

ОАО "ПРОМСВЯЗЬБАНК" Г. МОСКВА		БИК	044525555
Банк получателя		Сч. №	30101810400000000555
ИНН 7717756259	КПП 771701001	Сч. №	40702810000000015742
ООО "ЭнергоПромТранс"			
Получатель			

### Счет на оплату № ЭПТ 2015 - Э от 1 октября 2014 г.

Поставщик: ООО "ЭнергоПромТранс", ИНН 7717756259, КПП 771701001, 129226, Москва г, Сельскохозяйственная ул, дом № 12А, строение 6

Покупатель: .....

№	Товары (работы, услуги)	Кол-во	Ед.	Цена	Сумма
1	Подписка на журнал "Дело" за 2015 г. №№ 1 (66) -10 (75) электронная версия	1	компл	2 500,00	2 500,00

Итого: 2 500,00  
 Без налога (НДС) -  
 Всего к оплате: 2 500,00

Всего наименований 1, на сумму 2 500,00 руб.  
 Две тысячи пятьсот рублей 00 копеек

Руководитель  Зайцев С.В. Бухгалтер  Зайцев С.В.

**Электронная версия -  
 цена за 1 экз. 250 руб.**

Сокращение затрат на обслуживание стыков в **5-10 раз**

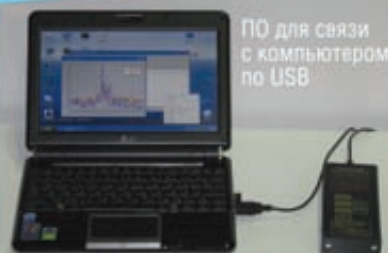
**Не имеет аналогов в мире!**

Магнитометр для измерения намагниченности стыков рельс

# Стык-ЗД

Используется на предприятиях РЖД

- контроль ж/д путей для решения проблемы экстремальной намагниченности стыков рельс
- контроль полярности свариваемых рельсов и полярности в разрыве рельсов



- Особенности**
- встроенный микроконтроллер
  - различные режимы работы (Стык/Скан)
  - энергонезависимое ОЗУ
  - сохранение в памяти результатов замеров
  - индикация уровня заряда аккумуляторов
  - подключение к ПК через USB-порт
  - встроенные часы реального времени
  - коррекция времени и даты от ПК
  - автоматическое выключение после паузы

- Достоинства**
- сокращение затрат на обслуживание стыков рельс в 5-10 раз
  - сохранение данных в энергонезависимом ОЗУ не менее 10 лет
  - в несколько раз дешевле зарубежных лабораторных комплексов, требующих подготовленного персонала
  - не требует квалифицированного персонала
  - компактность • легкий вес • автономность работы



## ПУТЬ ПОД КОНТРОЛЕМ

[www.decima.ru](http://www.decima.ru)

РАЗРАБОТЧИК И ПРОИЗВОДИТЕЛЬ:

Россия, Москва, г. Зеленоград  
E-mail: [svi@decima.ru](mailto:svi@decima.ru) Тел: +7(495) 988-48-58



### Основные технические характеристики прибора «Стык-ЗД»:

Максимальный диапазон измерения поля	(+/-) 50 мТл
Максимальный диапазон измерения градиента поля	(+/-) 4 Тл/м
Пределы абсолютной погрешности в измерении напряженности магнитного поля	(+/-) 10 мкТл
Пределы абсолютной погрешности в измерении градиента модуля напряженности магнитного поля	(+/-) 10 мкТл/см
Относительная погрешность измерения силового параметра F,	не более 10%
Время сохранения данных в энергонезависимом ОЗУ при отключении электропитания,	не менее 10 лет
Время непрерывной работы после полного заряда аккумуляторов:	
- в режиме индикации,	не менее 12 часов
- в режиме сканирования,	не менее 8 часов
Время установления рабочего режима,	не более 5 сек
Время зарядки аккумуляторов,	не более 3 часов
Интервал сканирования в режиме «Стык»	5 (+/-) 0,2 сек
Средняя наработка на отказ	не менее 10000 часов
Средний срок службы	10 лет
Электропитание Li - Po аккумулятор	1 шт.
Потребляемая мощность	не более 1 Вт
Масса	не более 0,3 кг
Габаритные размеры (Д x Ш x В)	150 x 60 x 23 мм



«АРМАЛИТ-1»

## ОАО «АРМАЛИТ-1» ЗАПУСТИЛО В СЕРИЙНОЕ ПРОИЗВОДСТВО ЗАПОРНО-ПРЕДОХРАНИТЕЛЬНУЮ АРМАТУРУ ДЛЯ ЖЕЛЕЗНО-ДОРОЖНЫХ ЦИСТЕРН СОБСТВЕННОЙ РАЗРАБОТКИ

ОАО «Армалит-1», правопреемник завода «Знамя Октября», - предприятие, имеющее более чем вековую историю и известное на российском рынке, как крупнейший производитель судовой трубопроводной арматуры для российского и советского военно-морского флота.

В 2012 г. предприятие в целях диверсификации бизнеса начало активную работу по разработке и постановке на производство арматуры для нефтяной, газовой, химической промышленности, специальной техники, а также для вагонов-цистерн и танк-контейнеров, перевозящих сжиженные углеводороды и аммиак.

Ни для кого не секрет, что запорно-предохранительная арматура (далее – ЗПА) в составе железнодорожной цистерны является важным узлом, обеспечивающим безопасность и существенно влияющим на экономические показатели эксплуатации вагонов. В связи с этим, собственное конструкторское бюро, используя свой многолетний опыт в создании наукоемкого оборудования, разработало комплект ЗПА существующего парка вагонов-цистерн, перевозящих сжиженные углеводородные газы и аммиак. В состав комплекта ЗПА входят: 3 угловых шаровых крана, 3 скоростных клапана, 1 предохранительный клапан DN 32 мм и 3 контрольных сильфонных клапана. Данные изделия были созданы с учетом замечаний и пожеланий, как эксплуатационных организаций, так и производителей вагонов-цистерн, усовершенствуя качество существующих аналогов ЗПА.

После создания опытных образцов, прохождения полного комплекса испытаний и получения разрешительных документов, 15 комплектов ЗПА прошли опытную эксплуатацию в осенне-зимний период в составе собственного парка ООО «Газпромтранс». По окончании опытной эксплуатации было выдано положительное заключение и рекомендации к применению на вагонах-цистернах парка ООО «Газпромтранс». В настоящее время данный комплект ЗПА изготавливается серийно на собственных мощностях ОАО «Армалит-1». Заключение контракта на постав-

ку крупной партии изделий в адрес ОАО «СГ-Транс» стало наилучшим подтверждением качества и надежности ЗПА производства ОАО «Армалит-1».

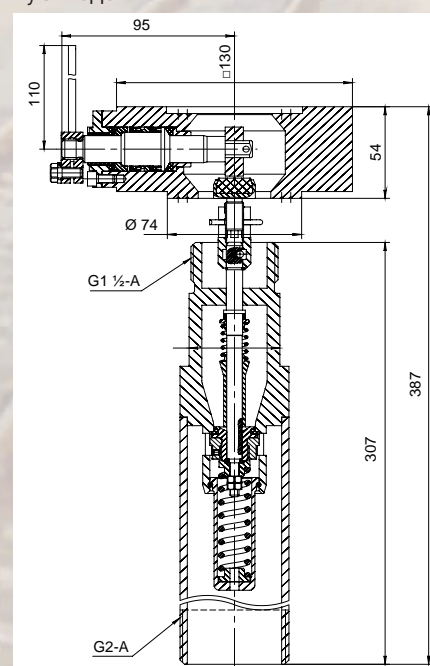
После введения новых требований безопасности, описанных в Соглашении о международном грузовом сообщении (далее – СМГС, Приложение №2), появилась необходимость модернизации конструкции вышеописанной ЗПА. Проведя консультации с ведущими производителями и эксплуатационными организациями, конструкторам удалось разработать концептуально новый комплект ЗПА и систему управления, позволяющим вписаться в габариты крышки люка и защитного колпана существующего парка цистерн, тем самым минимизировать изменения в конструкторской и технической документации новых вагонов-цистерн, соответствующих требованиям СМГС, Приложение №2. В состав комплекта входят: 3 устройства слива-налива, 1 предохранительный клапан DN 80 мм и 3 контрольных сильфонных клапана. Новая конструкция устройства слива-налива позволила отказаться от использования скоростных клапанов гравитационного типа, которые имеют недостатки в случае форс-мажорных ситуаций. Гидравлические расчеты и компьютерное моделирование, использовавшиеся при разработке предохранительного клапана, позволили создать оптимальную конфигурацию проточной части, при этом уменьшить гидравлическое сопротивление и обеспечить требуемый расход рабочей среды.

В настоящее время изготовлены опытные образцы, проводятся испытания и подготовка к серийному производству комплекта ЗПА под требования СМГС, Приложение №2. Некоторые производители уже проявили заинтересованность в применении нового комплекта ЗПА и включают данные изделия в технический облик своих вагонов-цистерн.

Однако на сегодняшний момент остается не менее насущный вопрос – что делать с десятками тысяч вагонов-цистерн существующего парка, не подходящих под требования международных грузовых перевозок. Ответ есть - запорно-

скоростной клапан (см. эскиз), или, как его нарекли в стенах конструкторского бюро, – «шприц». Запорно-скоростной клапан является заменой скоростного клапана гравитационного типа, в тоже время сохраняющий свою работоспособность при любых углах наклона цистерны. При этом никаких изменений в конструкцию цистерны вносить не требуется, кроме как демонтажа и монтажа крышки люка.

Следует отметить, что в результате опытно-конструкторских работ и внедрения собственных «ноу-хау» в ЗПА для вагонов-цистерн специалистами конструкторского бюро предприятия было получено 6 патентов на полезную модель.



Запорно-скоростной клапан

В заключение хочется добавить, что в настоящее время ОАО «Армалит-1» формирует портфель заказов на 2015 год и готово поставить любое количество ЗПА для вагонов-цистерн в сжатые сроки и по конкурентным ценам.

**С уважением к Вам и Вашему бизнесу – ОАО «Армалит-1»,**

*Коммерческий директор*

*М.В.Плясунов*

*Начальник отдела маркетинга и поставок арматуры общего назначения*  
*И.Р.Аширов*



# «АРМАЛИТ-1»

## ЗПА ДЛЯ СУЩЕСТВУЮЩЕГО ПАРКА ЦИСТЕРН



КРАН ШАРОВОЙ  
УГЛОВОЙ



КЛАПАН  
СКОРОСТНОЙ



КЛАПАН  
ПРЕДОХРАНИТЕЛЬНЫЙ  
DN 32 MM



КЛАПАН  
КОНТРОЛЬНЫЙ  
СИЛЬФОННЫЙ

## ЗПА ДЛЯ НОВЫХ ВАГОНОВ ЦИСТЕРН ПОД ТРЕБОВАНИЯ СМГС



УСТРОЙСТВО  
СЛИВА-НАЛИВА



КЛАПАН  
ПРЕДОХРАНИТЕЛЬНЫЙ  
DN 80 MM



КЛАПАН  
КОНТРОЛЬНЫЙ  
СИЛЬФОННЫЙ

198097, САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, УЛ. ТРЕФОЛЕВА, Д. 2

ТЕЛ./ ФАКС: (812) 459-45-01; E-MAIL: MARKET@ARMALIT1.RU, WWW.ARMALIT1.RU



# Секционные радиаторы: бесперебойная работа тепловозов весь год

## Кратко о предприятии.

**ООО «Завод теплообменного оборудования» – один из крупнейших проектировщиков и производителей медно-латунных радиаторов на территории стран СНГ. Годовая производительность завода составляет более 30000 радиаторов и иной теплообменной продукции в год.**

Специализация завода – разработка и изготовление приборов для охлаждения воды, воздуха и масел в разнообразных системах двигателей (мощность 200-5000 кВт). Помимо моноблочных радиаторов для самосвалов, комбайнов и тракторов, завод специализируется на производстве секционных радиаторов для тепловозов.

### Секционный радиатор как важная составная часть тепловоза

Секционный радиатор – сборная конструкция из нескольких одинаковых элементов-секций, соединенных коллектором. Количество секций может достигать десятка единиц и зависит от конкретных требований к охлаждению.

Секционные радиаторы имеют ряд преимуществ перед моноблочными:

- 1) повышенная прочность;
- 2) простота замены секций при загрязнении и ремонте;
- 3) меньшие расходы на эксплуатацию и ремонт.

Основные области применения секционных радиаторов: железнодорожная техника и энергетические установки.

ООО «Завод теплообменного оборудования» также разрабатывает и производит новые типы модульных охлаждающих устройств для магистральных тепловозов, шахтной и карьерной техники.

Преимущества секционных радиаторов ООО «Завод теплообменного оборудования»:

- 1) применение новейших технологий в производстве;
- 2) использование высококачественных материалов;
- 3) меньший вес секций и минимальная цена за счет оптимизированного расхода сырья;
- 4) точность геометрии труб;
- 5) качественный материал пайки;
- 6) повышенная жесткость конструкции за счет припоя из твердого серебряносодержащего сплава.

На сегодняшний день главные покупатели секционных радиаторов – предприятия железнодорожного комплекса в странах СНГ и Прибалтики, в Польше, Болгарии, Румынии, Германии, Молдове, Сирии, Иране, Иране и т.д.

### Исследования и испытания – гарант качества продукции

Служба ОТК завода внимательно следит за качеством производства на всех этапах: от поступления материалов и комплектующих до отгрузки готовой продукции потребителю.

В процессе изготовления каждый радиатор дважды проходит проверку на герметичность квалифицированным рабочим в присутствии контролера:

1. проверка остова радиатора;
2. проверка готового радиатора в сборе.

Особая роль отводится обследованию радиатора на протекание воды. Каждая десятая секция подвергается испытаниям на специальном стенде. Если показатели не соответствуют установленным требованиям, то на проверку отправляется вся партия секций.

Стенд гидравлических испытаний используется для периодической проверки прочности динамических испытаний. Давление жидкости в стенде изменяется с определенной частотой от 1 атмосфера до 3,5 атмосфер либо до другой величины. Предельный показатель во время испытаний – 10 атмосфер.

Секционные радиаторы сертифицированы ФБУ «РС РНТ» (Регистром сертификации на федеральном железнодорожном транспорте).

Проводить высокопрофессиональные, фундаментальные прикладные исследования заводу позволяет сотрудничество с такими авторитетными исследовательскими центрами, как ОАО «Научно-исследовательский и конструкторско-технологический институт подвижного состава» (ОАО «ВНИКТИ» в г. Коломна) и ОАО «Научно-исследовательский институт ж/д транспорта» (ОАО «ВНИИЖТ» в г. Москва).

Стремление к постоянному совершенствованию подтверждается и таким фактами, как:

- в феврале 2012 года был проведен ряд встреч с техническими специалистами и руководством ХК «Лугансктепловоз» с целью обмена опытом. Предприятия планируют большую совместную работу по созданию оптимальной



холодильной шахты для всех типов тепловозов. Она будет отвечать всем требованиям эксплуатирующих организаций;

- выпуск новых типов радиаторов для тепловозов с начала марта 2012 года. Помимо производства были проведены серьезные работы по расчету и разработке шахт охлаждения модульного типа. Продукт создан при сотрудничестве с ООО «Сысертское локомотивное депо».

Регулярно проводимые испытания, анализ брака (менее 0,02 %), совершенствование технологии изготовления и внедрение инновационных технологий дает возможность выпускать качественную и долговечную продукцию. Для максимально тщательного контроля ведется номерной учет радиаторов.

### Неправильная эксплуатация – враг долговечности

Однако как бы идеально не был произведен радиатор, его поломки неизбежны. Главная причина недолговечности качественно произведенного продукта – неправильная эксплуатация. Под этим понятием подразумевается:

1. Неправильные условия содержания тепловоза и радиаторов в холодный период.

В сильные морозы в радиаторах при охлаждении воды образуется лед. Это неизбежно приводит к образованию трещин и, как результат, нарушению герметичности и разрушению трубок. Чтобы избежать такого развития событий необходимо выполнить одно условие – всегда содержать тепловоз в тепле. Для этого можно проводить регулярное прогревание либо организовать хранение в ангаре.

2. Использование загрязненной воды.

Если в радиаторе применяется некачественная вода, то примеси, песок, всевозможные вредные вещества оседают на трубках и стенках радиатора, что неизбежно приводит к разнообразным поломкам.

Любая охлаждающая жидкость, будь то вода, масло либо другие варианты, должна быть очищена от взвесей и осадков, как например, песок и глина. Несоблюдение этого простого требования приводит к выходу радиатора из строя: охлаждающие трубки забиваются, теплоотдача секции ухудшается, повышается давление в системе, нарушается герметичность.

Помимо двух основных существуют и другие ошибки эксплуатации, менее распространенные, но не менее разрушающие. Например, неправильная эксплуатация тепловозов в жаркий период, некорректная транспортировка и монтаж оборудования и т.д.

### Как продлить жизнь радиатору

Избежать серьезных последствий неправильной эксплуатации просто, для этого необходимо соблюдать несколько правил.

1) При транспортировке, монтаже и демонтаже секций исключить удары, которые могут повредить охлаждающие пластины и трубки, привести к разгерметизации и выходу из строя секции.

2) Использовать только очищенные жидкости.

3) Охлаждающие жидкости обязательно должны иметь в своем составе присадки, препятствующие образованию шлака.

4) Необходимо выполнять периодическую очистку секций по методикам, описанным в руководстве по эксплуатации тепловозов либо другого состава, на котором установлены радиаторы.

5) Проводить визуальный осмотр для выявления течи жидкости.

Если выявлено незначительное запотевание, но не течь, эксплуатация радиатора разрешается.

6) В летний период времени радиаторы необходимо продувать сжатым воздухом либо паром, предварительно открыв верхние и боковые жалюзи.

7) В зимний период времени необходимо регулярно проверять исправность утеплительных щитов.

Соблюдение таких несложных требований гарантирует долговечную работу радиаторов без каких-либо проблем.

ООО «Завод теплообменного оборудования» делает все возможное, чтобы предоставлять своим клиентам высококачественную продукцию. Однако, для правильной работы необходимо не только грамотное производство, но и корректная эксплуатация. Только соблюдение обязательств производителем и ответственность покупателей может гарантировать долговечность продукции.

**220037, Республика Беларусь,  
г. Минск, ул. Столетова, 1А**

**Контакты в Минске:**

**+375 (17) 217-02-39, +375 (17) 217-02-56,**

**+375 (17) 297-94-51, +375 (17) 297-94-98**

**Факс: +375 (17) 299-99-54**

**http://www.zto-by.com, Skype: zto-by**

**Контакты в Брянске:**

**+7 (4832) 58-08-11, +7 (4832) 68-07-48**

**http://www.tdzto.ru, Skype: zto-by**

**Для Российских клиентов московский  
номер телефона: +7 (499) 963-53-52**



# ОХЛАЖДЕНИЕ МОЩНЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ

«ЗАВОД ТЕПЛООБМЕННОГО ОБОРУДОВАНИЯ» проектирует и серийно производит медно-латунные радиаторы для охлаждения воды, масла и воздуха в различных системах двигателей мощностью от 200 кВт до 5000 кВт.



## РАДИАТОРЫ, СЕКЦИИ РАДИАТОРОВ И КАЛОРИФЕРЫ ДЛЯ ЛОКОМОТИВОВ

Наша продукция составляет основу систем охлаждения дизелей маневровых, магистральных пассажирских и магистральных грузовых тепловозов (типа ТГМ, ТЭМ, ТЭП, М62, ТЭ10 и др.), тяговых агрегатов и тяговых модулей (типа ОПЭ 1, НП1, УТМ-1А), тягово-энергетических установок (ТЭУ).



## РАДИАТОРЫ И ТЕПЛООБМЕННИКИ ДЛЯ САМОСВАЛОВ «БЕЛАЗ»

Эффективное охлаждение мощных двигателей в условиях различных климатических поясов, загрязненной атмосферы и повышенной вибрации. Мы предлагаем собственные уникальные конструкторские и производственные разработки для решения самых новых задач в области машиностроения.



## РАДИАТОРЫ ДЛЯ ЭНЕРГОНАСЫЩЕННЫХ ТРАКТОРОВ «БЕЛАРУС»

Надежная защита двигателя от перегрева в самых экстремальных условиях, долговечность и ремонтпригодность обеспечены применением современных технологий и инноваций, а также использованием высококачественных материалов ведущих мировых производителей.



**ЗАВОД  
ТЕПЛООБМЕННОГО  
ОБОРУДОВАНИЯ**

КОНТАКТНЫЕ ТЕЛЕФОНЫ:  
+ 375 (17) 217-02-39  
+ 7 (499) 963-53-52

ПОДРОБНОСТИ НА САЙТАХ  
[www.zto-by.com](http://www.zto-by.com)  
[www.tdzto.ru](http://www.tdzto.ru)

## ЗАКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО ИНВЕСТ-ОЙЛ

Производственное предприятие завод РТИ "Брянскрезинотехника".

Ассортимент выпускаемой продукции достаточно обширен. Это различные виды рукавов (напорные, напорно-всасывающие, автотракторные, дюриты, пожарные и пр.), формовые и неформовые РТИ, запчасти для нужд РЖД, сырые резиновые смеси.

- Баллоны переходных площадок (суфле междувагонное) – 7800р.
  - Втулка (Т258.00.01) – 6р.
  - Прокладка буксовая (35061-Н) – 11 р.
  - Кольцо буксовое (35063-Н) – 5 р.
  - Кольцо (40811-Н) – 75р.
  - Кольцо (40812-Н) – 35 р.
  - Кольцо (40813-Н) – 30 р.
  - Подрельсовая прокладка (ЦП 362) 25 р.
- Все цены указаны с НДС.

Более подробную информацию по ассортименту и ценам вы можете узнать на сайте [www.invest-oil.ru](http://www.invest-oil.ru) или по телефонам 8 (980)315-40-69, 8 (980)315-40-77



МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКОЕ  
ОБЕСПЕЧЕНИЕ

## ПК-Альянс

запасные части железнодорожного транспорта и метрополитена

[www.mto1520.ru](http://www.mto1520.ru), [info@mto1520.ru](mailto:info@mto1520.ru), fax +7-499-403-13-56, +7-495-649-87-99

**Производство резинотехнических изделий.  
Изготовление деталей по чертежам. Металлообработка.  
Поставка запасных частей для подвижного состава  
железных дорог и метрополитена.**

**Собственное производство, постоянно растущий ассортимент  
и неснижаемые остатки позволяют  
в кратчайшие сроки обеспечить потребность заказчика**



Штампованные изделия из металла.

Компания "МетаКом" специализируется на производстве штампованных изделий из металла.

Наше предприятие присутствует на рынке металлообработки на протяжении 10 лет. Наличие собственной производственной базы позволяет изготавливать и хранить изделия из металла для заказчика в любых объемах, а также отгружать любым видом транспорта в короткие сроки и в удобное для заказчика время. Наше предприятие гарантирует **высокое качество продукции и конкурентно-способные цены на изготавливаемые изделия.**

620017, г. Екатеринбург, ул. Космонавтов, 15-209, Телефоны: +7 (343) 328-04-23, +7 (922) 292-21-40

Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
Торцевой крепежник для деревянных шпал ЗШ-1 ЦПЗ1ТУ	шт	6,5	ООО "МетаКом"	(343) 328-04-23, 922 292-21-40
Скоба шпальная S-образная	шт	6,5	ООО "МетаКом"	(343) 328-04-23, 922 292-21-40
Шайба-скоба плоская ЦП-138 элемент рельсовых скреплений под болт закладной М22*175	шт	4,5	ООО "МетаКом"	(343) 328-04-23, 922 292-21-40
Скоба прижимная для скрепления ЖБР 65, ТУ ЦП 369 ТУ-3	шт	11,5	ООО "МетаКом"	(343) 328-04-23, 922 292-21-40

**ELHIM-ISKRA JSC** 117570, г. Москва, ул. Красного Маяка, д. 24. Контакты в России: +7 (495) 726-58-08, +7 (905) 087-90-60. E-mail: iskra-trade@yandex.ru, www.elhim-iskra.ru  
 4400, г. Пазарджик, ул. Искра, д. 9. Контакты в Болгарии: +359 897 88 16 04. E-mail: mladen@polybet.bg; www.polybet-export.com

**ООО "Торговый Дом Елхим-Искра" предлагает следующее электрооборудование:**

- Тяговые аккумуляторы (PzS, PzSL, PzSH, PzB)
- Стационарные аккумуляторы (OPzS)
- Тепловозные аккумуляторы (64V THC-450Ah и 96V THC-450Ah)
- Вагонные аккумуляторы (56PzS(M)-350P и 56PzV-385P)
- Зарядные устройства "ЕлПулсКар"
- Платформенные электро-тележки и самосвалы (EP-011, EC-301)
- Электрические тягачи (ET-508 и ET-512).

НАИМЕНОВАНИЕ	ЦЕНА	АНАЛОГ	КОНТАКТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ	
Тяговая аккумуляторная батарея 2X40V3PzS2 10Ah	Договорная	40x3PzS2 10	Россия	+7 495 726 58 08, iskra-trade@yandex.ru
			Болгария	+ 359 897 88 16 04, mladen@polybet.bg
Тепловозная аккумуляторная батарея 64V THC-450Ah	Договорная	32TH-450	Россия	+7 906 087 90 60, iskra-trade@yandex.ru
			Болгария	+ 359 897 88 16 08, mladen@polybet.bg
Тепловозная аккумуляторная батарея 96V THC-450Ah	Договорная	48TH-450	Россия	+7 495 726 58 08, iskra-trade@yandex.ru
			Болгария	+ 359 897 88 16 04, mladen@polybet.bg
Вагонная аккумуляторная батарея 56PzS(M)-350P	Договорная	90КЛ-300	Россия	+7 906 087 90 60, iskra-trade@yandex.ru
			Болгария	+ 359 897 88 16 08, mladen@polybet.bg
Вагонная аккумуляторная батарея 26PzS(M)-350P	Договорная	40ВНЖ-300	Россия	+7 495 726 58 08, iskra-trade@yandex.ru
			Болгария	+ 359 897 88 16 04, mladen@polybet.bg
Зарядное устройство ЕлПулсКар 80V(150-300)Ah	Договорная	ЕПК 80\30	Россия	+7 906 087 90 60, iskra-trade@yandex.ru
			Болгария	+ 359 897 88 16 08, mladen@polybet.bg
Платформенная тележка EP 011.2	Договорная	Balkancar	Россия	+7 495 726 58 08, iskra-trade@yandex.ru
			Болгария	+ 359 897 88 16 04, mladen@polybet.bg
Электрический тягач ET 512	Договорная	Balkancar	Россия	+7 906 087 90 60, iskra-trade@yandex.ru
			Болгария	+ 359 897 88 16 08, mladen@polybet.bg

**производство железнодорожного путевого инструмента**

Рихтовщик винтовой РРВ-10    Домкрат винтовой ДЛВ-12м    Разгонщик винтовой РЗВ-30    Путеизмерительная тележка ПТС-3м    Ключ К1-41 трещоточный

**ООО ПТП «Путеец»**  
 г. Челябинск  
 Тел.: (351) 232-15-94, 232-14-30  
 E-mail: puteez@inbox.ru  
 Сайт: www.puteez.ru

Наименование	Ед. изм.	Цена без НДС (руб.)	Компания	Телефон
Домкрат-рихтовщик винтовой ДРП-10	шт.	11 800	ООО ПТП "Путеец"	(351) 232-15-94, 232-14-30
Дрель рельсоверлильная ручная ДРС	шт.	17 000	ООО ПТП "Путеец"	(351) 232-15-94, 232-14-30
Ключи динамометрические КДЖ	шт.	9 000	ООО ПТП "Путеец"	(351) 232-15-94, 232-14-30
Костылевывергиватель винтовой КВ-1	шт.	12 000	ООО ПТП "Путеец"	(351) 232-15-94, 232-14-30
Устройство стяжное УСПт-750/1520	шт.	10 800	ООО ПТП "Путеец"	(351) 232-15-94, 232-14-30

**Производим высокоэластичные муфты для ТГМ-4, ТГМ-6**

Предназначены для передачи крутящего момента. Их упругим элементом являются резинокордные оболочки (РКО 360\*100, и 500\*130)  
**Основные технические характеристики:**

Обозначение резинокордной оболочки	Номинальный крутящий момент, Н*м	Частота вращения, с-1	Допускаемые смещения осей соединяемых валов			Геометрические размеры, мм		Масса, кг	Цена руб. с НДС
			Осевое, мм	Радиальное, мм	Угловое град	Д	В		
360x100 мод.Н-304	1250	41.6	4.0	3.6	1.5	360	100	3.5	низкие
500x130 мод.Н-345	4000	20.8	5.5	4.0	2.0	470	130	13.0	

**Тел.:(3412) 373-903, 376-919, 379-320**

## ПРОМЫШЛЕННАЯ ПОЛИТИКА: ПОДДЕРЖКА ИННОВАЦИЙ И РАЗВИТИЯ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЙ БАЗЫ РОССИИ

**Юрий Саакян**  
Генеральный директор ИПЕМ



### ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ РОССИИ (2013 ГОД)

протяжённость сети железных дорог общего пользования

86 тыс. км



парк пассажирских вагонов

более 19,3 тыс. ед.



парк грузовых вагонов

более 1,2 млн ед.



парк локомотивов

более 20,5 тыс. ед.



грузооборот на сети железных дорог

2 195,8 млрд ткм



погрузка

1 245,6 млн т

### РЖД В РЕЖИМЕ РЕФОРМИРОВАНИЯ

**18 МАЯ 2001 ГОДА ПРАВИТЕЛЬСТВОМ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
БЫЛА УТВЕРЖДЕНА ПРОГРАММА СТРУКТУРНОЙ РЕФОРМЫ НА  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ**

#### ЦЕЛИ РЕФОРМЫ

- повышение устойчивости работы железнодорожного транспорта, его доступности, безопасности и качества предоставляемых им услуг для обеспечения единого экономического пространства страны и общенационального экономического развития
- формирование единой гармоничной транспортной системы страны
- снижение совокупных народно-хозяйственных затрат на перевозки грузов железнодорожным транспортом
- удовлетворение растущего спроса на услуги железнодорожного транспорта

## ХОД РЕФОРМИРОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ

### I ЭТАП (ПОДГОТОВИТЕЛЬНЫЙ) 2001-2003 ГГ.

- разделение на железнодорожном транспорте функций государственного регулирования и хозяйственного управления, создание ОАО «Российские железные дороги»
- разработка проектов законодательных и иных нормативных актов для реализации программы структурной реформы на железнодорожном транспорте

### II ЭТАП (ОПТИМИЗАЦИЯ СТРУКТУРЫ УПРАВЛЕНИЯ РЖД) 2003-2005 ГГ.

- создание ДЗО ОАО «РЖД», осуществляющих открытые для конкуренции виды деятельности
- сокращение перекрёстного субсидирования пассажирских перевозок
- создание условий для повышения уровня конкуренции в сфере грузовых и пассажирских перевозок

### III ЭТАП (СОЗДАНИЕ И РАЗВИТИЕ КОНКУРЕНТНОГО РЫНКА ЖД ПЕРЕВОЗОК) 2006-2010 ГГ.

- переход большей части (60% и более) парка грузовых вагонов в частную собственность
- создание Федеральной пассажирской компании по перевозкам в дальнем следовании
- формирование пригородных пассажирских компаний с участием субъектов Российской Федерации

### IV ЭТАП (ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РЕФОРМИРОВАНИЯ)

- отработка технологии управления вагонным парком в условиях множественности операторов подвижного состава
- оптимизация условий работы с привлеченным парком вагонов в целях обеспечения его эффективности
- согласование порядка и условий проведения эксперимента по созданию института локальных перевозчиков и подготовка соответствующих нормативно-правовых условий
- согласование механизма реализации «сетевого контракта» на пилотные участки, а также подготовка необходимой нормативно-методической и информационной базы для внедрения сетевого контракта в полном объеме

## ПРИБРЕТЕНИЕ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА В 2008-2013 ГГ.



## ПОТЕНЦИАЛЬНЫЙ СПРОС НА ПРОДУКЦИЮ ЖД МАШИНОСТРОЕНИЯ

ЛОКОМОТИВЫ



## ПОТЕНЦИАЛЬНЫЙ СПРОС НА ПРОДУКЦИЮ ЖД МАШИНОСТРОЕНИЯ

ГРУЗОВЫЕ ВАГОНЫ



## ПОТЕНЦИАЛЬНЫЙ СПРОС НА ПРОДУКЦИЮ ЖД МАШИНОСТРОЕНИЯ

ПАСАЖИРСКИЕ ВАГОНЫ



## КЛЮЧЕВЫЕ СТРАТЕГИЧЕСКИЕ НАПРАВЛЕНИЯ ИННОВАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА



Совершенствование системы управления перевозочным процессом и транспортной логистики

- Автоматизация управления маршрутами и локомотивами пассажирского высокоскоростного движения
- Управление поездной работой в грузовом движении по твёрдым ниткам графика

Развитие высокоскоростного движения

- Строительство сети ВСМ по ряду перспективных направлений (Москва – Казань, Москва – Санкт-Петербург, Санкт-Петербург – Хельсинки)
- Поэтапный запуск линий скоростного движения в соответствии с перспективным пассажиропотоком

Обновление инфраструктуры

- Сокращение объёма работ по текущему содержанию пути (безбалластный путь)
- Элементы инфраструктуры для скоростей движения до 250 км/ч
- Повышение качества контроля и диагностики пути и подвижного состава

Обновление подвижного состава

- Сокращение среднего возраста и снижение износа парка вагонов и локомотивов
- Замена морально устаревшего подвижного состава современным высокоэффективным
- Развитие грузового тяжеловесного движения



## СОВРЕМЕННЫЕ РАЗРАБОТКИ РОССИЙСКИХ ПРЕДПРИЯТИЙ



**Вагон метро 81-740/741  
«Русич»**

832 вагона будет поставлено Московскому метрополитену в 2014-2017 гг. Стоимость контракта

**3,1 млрд €**

Активно экспортируется в страны Восточной Европы



**Грузовой электровоз  
2ЭС6 «Синара»**

Один из самых массово выпускаемых российских локомотивов

На момент сентября 2014 г. на сеть поставлены локомотивы общей стоимостью

**884,8 млн €**



**Трамвай R1**

Современный полностью низкопольный трамвай с системой кондиционирования и повышенным углом обзора машиниста

## СОВРЕМЕННЫЕ РАЗРАБОТКИ РОССИЙСКИХ ПРЕДПРИЯТИЙ



ТРАНСМАШХОЛДИНГ



**Электропоезд ЭГ2Тв**

Разработан для эксплуатации на Московской кольцевой железной дороге

Потребность МКЖД в МВПС – 33 состава стоимостью

**295,7 млн €**



**Газотурбовоз ГТ1h**

Самый мощный газотурбовоз в мире, мощность турбины

**8300 кВт**

В ОАО «РЖД» планируется подписание контракта на поставку **40 ед.** газотурбовозов



**Маневровый двухдизельный  
тепловоз ТЭМ14**

- Модульная конструкция
- Система предпускового обогрева дизеля в зимних условиях
- Система автоматического запуска дизелей в зависимости от тяговой нагрузки

## КООПЕРАЦИЯ С ИНОСТРАННЫМИ КОМПАНИЯМИ



**Грузовой электровоз постоянного тока 2ЭС10 «Гранит»**

- Поставлено на сеть **111 ед.**
- Общая стоимость отгруженной продукции **488,7 млн €\***



**Грузовой электровоз переменного тока 2ЭС7**

- Пройдены заводские и сертификационные испытания
- С июля 2014 г. проходит опытная эксплуатация на Горьковской дороге



**Пассажирский скоростной электропоезд ЭС2Г «Ласточка»**

- Объем заказов ОАО «РЖД» до 2021 г. – **1200 ваг.**
- Стоимость контракта **2 млрд €\***

\*В ценах 2014 года

## КООПЕРАЦИЯ С ИНОСТРАННЫМИ КОМПАНИЯМИ



**Грузовой электровоз переменного тока 2ЭС5 «Скиф»**

- Пройдены эксплуатационные испытания
- Общий объем заказов ОАО «РЖД» составляет **200 ед.**



**Двухсистемный пассажирский электровоз ЭП20 «Олимп»**

- Объем закупки ОАО «РЖД» до 2020 г. **200 ед.**
- Стоимость контракта **1 млрд €\***



**Грузовой тепловоз ТЭЗ3А**

- Производится на мощностях казахстанского АО «Локомотив курастыру зауыты»
- Объем заказов АО «Казахстан Темір Жолы» составляет **310 ед.** стоимостью около **1,5 млрд €\***

## КООПЕРАЦИЯ С ИНОСТРАННЫМИ КОМПАНИЯМИ



**Универсальный полувагон  
12-9937**

- Увеличенная грузоподъёмность на **8,7%**
- Увеличенный объём кузова на **11,5%**



**Тележка Barber S-2-R**

- Нагрузка на ось **25 тс**
- Сниженное воздействие на железнодорожное полотно



**Вагон-хоппер 19-9870**

- Увеличенная грузоподъёмность на **7,7%**
- Пробег до деповского ремонта **500 тыс. км**

## ИМПОРТ ИНОСТРАННОЙ ПРОДУКЦИИ

**STADLER**



**Stadler KISS Аэроэкспресс**

- Объём поставки **118 двухэтажных вагонов** до 2016 г.
- Общая сумма контракта **685 млн €**

**SIEMENS**



**ЭВС1/ЭВС2 «Сапсан»**

- Объём поставки **120 вагонов**
- Стоимость контракта на поставку и обслуживание свыше **700 млн €**

**ALSTOM**



**Sm6 «Аллегро»**

- Объём поставки **28 вагонов**
- Стоимость контракта на поставку **120 млн €**

## ИМПОРТ ИНОСТРАННОЙ ПРОДУКЦИИ

*Talgo*



Электропоезд Talgo

- Объём поставки **140 вагонов**
- Общая сумма контракта около **1,7 млрд €**

**pesa**  
 Pojazdy Szynowe  
 PESA Bydgoszcz SA



Трамвай PESA Fokstrot

- Объём поставки **120 трёхсекционных трамваев**
- Стоимость контракта на поставку свыше **150 млн €**

## КУРС ПРОМЫШЛЕННОЙ ПОЛИТИКИ ВЧЕРА, СЕГОДНЯ, ЗАВТРА

ВЧЕРА (2007 – 2013 ГГ.)

СЕГОДНЯ И ЗАВТРА (2014 – 2030 ГГ.)

ВЕКТОР

**Рынок в обмен на технологии**

**Поддержка инновационного развития отрасли**

ЦЕЛИ

- внедрение новых технологий
- инвестиции в основной капитал предприятий
- подготовка высококвалифицированных кадров

- стимулирование локализации передовых технологий на территории России
- субсидии на обновление производства
- стимулирование закупок инновационной продукции

ГОС. ПРОГРАММА

**Стратегия развития транспортного машиностроения Российской Федерации в 2007-2010 гг. и на период до 2015 г.**

**Стратегия развития транспортного машиностроения России до 2030 года**

**Результат**

- внедрение передовых зарубежных технологий на российский рынок
- создание совместных предприятий с крупнейшими зарубежными предприятиями сферы транспортного машиностроения
- запуск серийного производства продукции, не выпускавшейся на территории России со времён распада СССР
- повышение квалификации персонала отрасли на мощностях иностранных компаний

**Способы**

- поддержка разработки и постановки на производство высокотехнологичной компонентной базы в транспортном машиностроении
- субсидирование затрат на технологическое перевооружение предприятий
- реализация программы развития тяжеловесного движения на сети железных дорог
- стимулирование приобретения продукции, основная часть добавленной стоимости которой формируется на территории Российской Федерации

## ПОДДЕРЖКА ИННОВАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ ОТРАСЛИ

ГРУЗОВОЕ ВАГОНОСТРОЕНИЕ

СЕГОДНЯ

**Предоставление субсидий на возмещение потерь в доходах российских лизинговых организаций при предоставлении скидки на приобретение инновационных вагонов**

Субсидии предоставляются государством, для чего в бюджете предусмотрено 7,18 млрд руб.

- 55,5 млн € в 2014 г.;
- 50,0 млн € в 2015 г.;
- 47,2 млн € в 2016 г.

**Предоставление скидки с тарифа на порожний пробег инновационных вагонов**

Размер субсидии зависит от ряда параметров, в том числе от расстояния перевозки и в среднем составляет:

- 15% для полувагонов;
- 6% для вагонов-хопперов.

ЗАВТРА

**Комплекс мер поддержки запуска в серийное производство инновационных грузовых вагонов с улучшенными техническими характеристиками**

- Программа субсидирования затрат предприятий транспортного машиностроения на разработку, адаптацию и запуск в производство инновационного подвижного состава
- Стимулирование приобретения вагонов габарита Тпр, снижающих себестоимость перевозок владельца инфраструктуры
- Реализация программы развития тяжеловесного движения

## ПОДДЕРЖКА ИННОВАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ ОТРАСЛИ

ЛОКОМОТИВОСТРОЕНИЕ

СЕГОДНЯ

**Развитие программы тяжеловесного движения на отдельных направлениях сети ОАО «РЖД»**

- Поддержка разработки и производства локомотивов с улучшенными тяговыми характеристиками на участках ограничения массы поезда по условиям профиля пути
- Разработка мер по оборудованию локомотивов бортовыми системами управления и информирования для вождения поездов с распределённой тягой

**Разработка мер поддержки создания и внедрения в производство инновационных локомотивов, работающих на газомоторном топливе**

- Разработка мер поддержки создания тягового подвижного состава нового поколения, работающего на природном газе и комплексов для его заправки
- Создание инфраструктурной базы для эксплуатации локомотивов, работающих на газомоторном топливе
- Разработка мер поддержки создания и производства наукоёмких узлов и систем тягового подвижного состава, работающего на природном газе

ЗАВТРА

**Предоставление субсидий на возмещение потерь в доходах российских лизинговых организаций при предоставлении скидки на приобретение современных локомотивов**

- Экономические эффекты от применения механизма лизинга в первые три года действия программы
- Выпуск дополнительно 1600 ед. локомотивов
  - Обеспечение полной занятости дополнительно порядка 8000 человек в год
  - Дополнительный вклад в ВВП в размере 6,5 млрд €

**Комплекс мер поддержки разработки и постановки на производство тепловозных дизельных двигателей с улучшенными показателями экономичности и экологической безопасности**

- Реализация подпрограммы «Создание и организация производства в Российской Федерации дизельных двигателей и их компонентов нового поколения» ФЦП «Национальная технологическая база»
- Стимулирование создания и организации промышленного производства компонентов дизельных двигателей

	<p><b>СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ РОССИИ НА ПЕРИОД ДО 2030 ГОДА</b></p> <p><b>ОПРЕДЕЛЕНИЕ СТРАТЕГИЧЕСКИХ ПЕРСПЕКТИВ РАЗВИТИЯ МИРОВОГО И РОССИЙСКОГО РЫНКОВ ТЯЖЕЛОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ</b></p> <p><b>ПРОЕКТ ЕДИНОЙ МЕТОДОЛОГИИ ТАРИФООБРАЗОВАНИЯ В СФЕРАХ ЕСТЕСТВЕННЫХ МОНОПОЛИЙ</b></p> <p><b>АНАЛИЗ РЕЗУЛЬТАТОВ РЕФОРМЫ ЭЛЕКТРОЭНЕРГЕТИКИ И ПРЕДЛОЖЕНИЙ ПО РОСТУ ЕЁ ЭФФЕКТИВНОСТИ</b></p> <p><b>ТЕХНИЧЕСКОЕ КОНСУЛЬТИРОВАНИЕ ГУП «МОСКОВСКИЙ МЕТРОПОЛИТЕН»</b>  <small>(при организации и проведении конкурса на право заключения контракта жизненного цикла на поставку и обслуживание электроподвижного состава московского метрополитена в 2016-2020 гг.)</small></p>
	<p style="text-align: center;"><b>ИПЕМ</b></p> <p style="text-align: center;"><b>УСЛУГИ И РЕШЕНИЯ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЕ РАБОТЫ</li> <li>● ПОДГОТОВКА ПРЕДЛОЖЕНИЙ, РАЗРАБОТКА МЕР ПОДДЕРЖКИ, АНАЛИТИКА, АКТУАЛИЗАЦИЯ СТАНДАРТОВ</li> <li>● КОНСУЛЬТАЦИОННЫЕ УСЛУГИ</li> <li>● МОНИТОРИНГИ СИТУАЦИИ В ПРОМЫШЛЕННОСТИ</li> <li>● СИСТЕМА IEXPERT</li> <li>● ИЗДАТЕЛЬСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ</li> </ul>

## РОССИЙСКИЙ РЫНОК ТРАНСПОРТНОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ ОСТАЕТСЯ КРАЙНЕ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНЫМ ДЛЯ ИНОСТРАННЫХ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ

**По оценкам ИПЕМ, до 2020 года в России сохранится устойчивый спрос на продукцию транспортного машиностроения. Размеры рынка являются крайне привлекательными для иностранных компаний, но выход на него возможен только путем локализации производства и плотной кооперации с отечественными производителями.**

На международной конференции «Железнодорожное машиностроение: Партнерство производителей 1520 и 1435» генеральный директор Института проблем естественных монополий (ИПЕМ) Юрий Саакян выступил с докладом «Промышленная политика: поддержка инноваций и развития технологической базы России».

В ходе выступления Юрий Саакян отметил значительную привлекательность российского рынка железнодорожной техники для иностранных производителей. По его оценкам, в последние годы российская отрасль железнодорожного транспорта была одним из лидеров в мире по спросу на подвижной состав. Так, в период 2008- 2013 гг. на территории России было закуплено более 2,9 тыс. секций локомотивов на сумму 5,0 млрд евро, 412,7 тыс. грузовых вагонов (18,6 млрд евро), более 3,5 тыс. пассажирских вагонов, включая вагоны МВПС (2,1 млрд евро).

Эксперт отметил, что до 2020 года спрос на подвижной состав будет оставаться на высоком уровне. Это продиктовано как острой необходимостью его обновления, так и реализацией крупных инфраструктурных проектов: сеть ВСМ,

тяжеловесное движение на БАМе и Транссибе. Так, по плану ОАО «РЖД», планируется закупка более 7 тыс. секций локомотивов на сумму более 9,2 млрд евро (при потребности в 18,1 тыс. секций – 23,6 млрд евро). Также, согласно проекту Стратегии развития транспортного машиностроения до 2030 года, подготовленного ИПЕМ по заказу Минпромторга РФ, ежегодный объем закупок грузовых вагонов до 2020 года составит 63,4-78,1 тыс. вагонов в год (2,3-3,7 млрд евро), объем закупок пассажирских вагонов (включая вагоны МВПС) – 1,9-2,7 тыс. вагонов в год (1,4-2 млрд евро).

Эксперт особо акцентировал внимание аудитории на том, что старая парадигма «Рынок в обмен на технологии» больше не превалирует в решениях регулятора. «Государство сегодня ориентировано на поддержку инновационного развития отрасли, разработку и производство собственной конкурентоспособной продукции, в том числе комплектующих, - отметил Юрий Саакян. – В таких условиях локализация не только сборки, но и производства становится для иностранных производителей обязательным «входным билетом» на российский рынок».

**Материал предоставлен АНО «Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ)»**

123104, г. Москва, ул. М. Бронная, дом 2/7, стр.1.

Тел.: +7 (495) 690-14-26. Факс: +7 (495) 697-61-11. <http://www.ipem.ru/>

VII Международная выставка современной продукции, новых технологий и услуг железнодорожного транспорта

# exporail 2014

28 – 30 октября

ЦВК "ЭКСПОЦЕНТР", Москва

При поддержке



## ВСЕ ДЛЯ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ:

- Подвижной состав и комплектующие
- Технологии проектирования и строительства
- Железнодорожные пути и объекты инфраструктуры, станции и вокзалы
- Электрификация и электроснабжение дорог
- Обеспечение перевозок, оплата проезда и информационные системы
- Диспетчерская централизация и управление движением поездов
- Системы безопасности и сигнальное оборудование
- Лизинг, страхование, консалтинг

### ДЕЛОВАЯ ПРОГРАММА:

- Специализированная конференция
- Дискуссионный клуб

[www.exporail.ru](http://www.exporail.ru)



exporail.ru

Организатор:

**РЕСТЕК БРУКС**

Тел.: (812) 320-80-94, 303-88-62

Факс: (812) 320-80-90

E-mail: [exporail@restec.ru](mailto:exporail@restec.ru)

Генеральный  
информационный партнер:

**РЖД ПАРТНЕР**  
ДЕЛОВОЙ ЖУРНАЛ  
WWW.RZD-PARTNER.RU

ПРОИЗВОДСТВО ОБОРУДОВАНИЯ НЕРАЗРУШАЮЩЕГО КОНТРОЛЯ (НК)

**Votum®**

## УД4-ТМ "ТОМОГРАФИК"

КОМПЛЕКСНЫЙ КОНТРОЛЬ ДЕТАЛЕЙ ВАГОНОВ  
 В СООТВЕТСТВИИ С СТО РЖД 1.11.002-2008

### ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ ПРЕИМУЩЕСТВА:

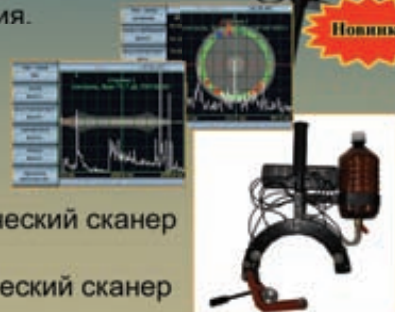
- Слежение за акустоконтактом.
- Томография (оценка конфигурации и размеров дефектов).
- Определение координат дефектного участка.
- Визуализация схем прозвучивания.



Видеосканер

### СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ:

- УСО-1Т - многоканальный томографический сканер контроля оси
- УСК-5Т - многоканальный томографический сканер для контроля цельнокатаных колес.
- ЭМА - бесконтактный метод толщинометрии боковых рам тележек.



Новинка

## Робот(коп) ВТМ 3000

РОБОТИЗИРОВАННЫЙ КОМПЛЕКС НК  
 И ЛАЗЕРНОГО ОБМЕРА  
 ГЕОМЕТРИЧЕСКИХ ПАРАМЕТРОВ

Поддерживает в полном объеме следующие технологии НК:

- электромагнитоакустический метод (ЭМА);
- вихретоковый метод (ВТК);
- ультразвуковой контроль (УЗК);
- лазерное сканирование (ЛС).

Спектр применения установки: от поточно-серийного производства до выборочного контроля узлов и деталей, имеющих сложную геометрическую форму.



Москва, Кронштадтский б-р, д. 7  
 Т/ф: +7(495) 662-59-38, 225-99-60

[www.votum.ru](http://www.votum.ru)







**Предприятие на постоянной основе закупает**  
 ролики подшипниковые размером 32 X 52 б/у, из забракованных железнодорожных буксовых подшипников колесных пар, грузовых вагонов. Дорого.  
 Любая форма оплаты. Самовывоз. Рассмотрим любые ваши варианты.  
 Телефоны: 8 (351) 269-38-21, моб. 8 (912) 310-35-04, maximlom@mail.ru



**ЭлТехПрод** www.eltehprod.ru koont@ya.ru +7 (8352)294402  
 Запасные части электрических аппаратов



**ООО «ЭлТехПрод» предлагает запасные части электрических аппаратов тяговых и подвижных составов:**

- контакты к контакторам серии 5ТХ.551.ХХХ, 5ТН.551.ХХХ, 5ТД.551.ХХХ, 5ТЛ.551.ХХХ, 5ТР.551.ХХХ, 8ТН.551.ХХХ, 3Б-ОХХХХ, Т509.ХХ.ХХ.ХХСБ, Т93.ХХ.ХХ.ХХХ, 8ТР.568.ХХХ. Вместо «Х» в номерах чертежей контактов могут быть любые цифры.
  - катушки электрических аппаратов: катушки реле, катушки контакторов, вентилей электропневматических.
  - гибкие соединения (шунты) контакторов, реверсоров, кулачковых контроллеров и многое другое.
- на сайте [www.eltehprod.ru](http://www.eltehprod.ru) koont@ya.ru +7 (8352) 294-402; 540-080.

**Имеем широкую дилерскую сеть.**

**МНПП ТЕХНОПРИБОР**

125047, г. Москва,  
 ул. Сельскохозяйственная, д. 12а  
 Тел.: (499) 181-55-16,  
 (499) 181-18-50

e-mail: dorzay@mail.ru  
 www.mnpp.ru

**КОМПЛЕКСНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПРЕДПРИЯТИЙ ОБОРУДОВАНИЕМ, ЗАПАСНЫМИ ЧАСТЯМИ И ИНСТРУМЕНТОМ ДЛЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ. КАПИТАЛЬНЫЙ РЕМОНТ ТЕПЛОВЗОВ И ДИЗЕЛЕЙ.**

- Капитальный ремонт тепловозов ТГК, ТГМ-23, ТГМ-40, ТЭМ-2, ТЭМ-7, ТЭМ-15, ТГМ-4, ТГМ-6, М-62 в объеме ТР, СР, КР.
- Ремонт и переформирование колесных пар тепловозов серии ТЭМ, ТГМ.
- Капитальный ремонт и поставка запасных частей для дизелей ПДГ1М, ПДГ4А, 3А-6Д49, 7-6Д49, Д211, 14Д40, 2Д100.
- Капитальный ремонт и запасные части для гидропередатчиков УГП-230\300, УГП-750\1200 (МЛПР).
- Поставка механизированного и гидравлического инструмента для ремонта и текущего содержания пути (станки рельсорезные, шлифовальные, рельсосверлильные и т.д.).
- Капитальный ремонт и запасные части к кранам КЖДЭ-16, КЖДЭ-25, КДЭ151, КДЭ-163.

**На предприятии внедрена система менеджмента качества сертификат соответствия СМК требованиям ГОСТ Р ИСО 9001-2001 (ISO 9001:2000)**

- Гарантия на все виды товаров и услуг!
- Отсрочка платежа!
- Доставка товара любым транспортом!

# ДЕПО РЕМОНТА ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ ОАО «НИЖНЕКАМСКНЕФТЕХИМ»

**Оказываем услуги по ремонту вагонов (деповский, капитальный, текущий). Имеется цех текущего ремонта - площадь свыше 2000 кв.м. Оборудован домкратными установками УДС-160, двумя мостовыми кранами. Квалифицированный персонал. На рынке услуг свыше 10 лет. Также имеется промыво-пропарочная станция - промывка, пропарка, дегазация цистерн, мойка крытых вагонов. Действует система скидок в зависимости от количества вагонов.**



Депо ремонта грузовых вагонов на сегодняшний день является первым и единственным депо в Республике Татарстан по ремонту подвижного состава.

Территориально Депо расположено - Куйбышевская железная дорога, Волго-Камский регион, станция Биклянь.

Мощность депо рассчитана на ремонт 3000 единиц подвижного состава в год в объеме плановых видов ремонта.

Ремонт узлов и деталей грузовых вагонов осуществляют:

- вагонсборочный участок;
- участок по ремонту и формированию колесных пар;
- участок по ремонту тележек;
- участок по ремонту автосцепок;
- участок по ремонту автотормозного оборудования;
- ремонтно-механический участок.

Всё оборудование депо ремонта грузовых вагонов является специализированным и соответствует последним требованиям согласно регламенту оснащённости вагоноремонтных предприятий.

С целью обеспечения качества услуг по выполнению плановых видов ремонта предприятием предусмотрены:

- организация входного и выходного контроля, которая осуществляется специально подготовленными специалистами с помощью современных методов контроля и использования средств неразрушающего контроля, соответствующих последним рекомендациям Минтранса РФ, таких как: магнитопорошковые, вихретоновые, ультразвуковые и феррозондовые дефектоскопы;

- использование современного оборудования, обеспечивающего стабильную и качественную работу;
- наличие квалификации и опыта работы у специалистов депо, которые проходят обучение и повышение квалификации в таких учебных учреждениях, как: «Уральский центр аттестации» (г. Екатеринбург), Самарский государственный университет путей сообщения (СамГУПС), Самарский колледж транспорта и коммуникаций;
- использование в процессе ремонта качественных запасных частей, которые приобретаются у предприятий-изготовителей, имеющих сертификаты на право производства.

Ценовая привлекательность услуг по плановым видам ремонта заключается в том, что дает возможность владельцам вагонных парков, расположенных в Татарстане и близлежащих регионах, значительно уменьшить затраты, связанные с транспортировкой вагонов к месту ремонта.

**Наша цель – обеспечение исправным подвижным составом ОАО «Нижнекамскнефтехим» и всех заинтересованных в бесперебойной перевозке грузов предприятий нашего региона.**

Участок по ремонту автотормозного оборудования является самостоятельным участком, со своим собственным клеймом А-530. Установленное здесь оборудование считается экспериментальным в России. Этот участок получил удостоверение на право производ-



**По всем интересующим вас вопросам вы можете связаться с нами.**

**Приемная УЖДТ:**

Нигматуллина Фаима Габдулловна  
 тел./факс:(8555) 37-93-23  
 e-mail:NigmatullinaFG@nknh.ru

**Начальник УЖДТ:**

Ибрагимов Айрат Рауфович  
 тел./факс:(8555) 37-58-18  
 e-mail:lbragimovAR@nknh.ru

**Главный механик УЖДТ:**

Шайдуллин Салават Наильевич  
 тел./факс:(8555) 37-75-11  
 e-mail:ShaydullinSN@nknh.ru

**Начальник депо цех №3318:**

Борецкий Сергей Евгеньевич  
 тел./факс:(8555)37-57-80  
 e-mail:BoretskiySE@nknh.ru

**НИЖНЕКАМСК – ПРОМЫШЛЕННЫЙ ЦЕНТР РЕСПУБЛИКИ ТАТАРСТАН, В КОТОРОМ СОСРЕДОТОЧЕНО БОЛЬШОЕ КОЛИЧЕСТВО КРУПНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ. НЕФТЕХИМИЧЕСКИЕ, НЕФТЕПЕРЕРАБАТЫВАЮЩИЕ «ГИГАНТЫ», ШИННЫЙ ЗАВОД И ДРУГИЕ ПРЕДПРИЯТИЯ ОСНОВНУЮ ЧАСТЬ ГРУЗОВ ОТПРАВЛЯЮТ И ПОЛУЧАЮТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ. В ЭТОМ ПРОМЫШЛЕННОМ УЗЛЕ УДОБНО РАСПОЛОЖИЛОСЬ ДЕПО ПО РЕМОНТУ ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ ОАО «НИЖНЕКАМСКНЕФТЕХИМ». ВЫГОДНОЕ ГЕОГРАФИЧЕСКОЕ ПОЛОЖЕНИЕ ДЕПО ПОЗВОЛЯЕТ РЕМОНТИРОВАТЬ НЕ ТОЛЬКО ПАРК ЦИСТЕРН «НЕФТЕХИМА», НО И ВАГОНЫ СТОРОННИХ ОРГАНИЗАЦИЙ, РАСПОЛОЖЕННЫХ КАК В ТАТАРСТАНЕ, ТАК И В ДРУГИХ БЛИЗЛЕЖАЩИХ РЕГИОНАХ.**

ства работ и был аттестован одним из первых. Здесь высококвалифицированный персонал проводит ремонт воздухораспределителей, авторежимов, авторегуляторов, тормозной арматуры, соединительных рукавов, запасных резервуаров, рабочей камеры.

Есть в депо и ремонтно-механический участок, предназначенный для работ по ремонту и изготовлению инструмента, приспособлений, а также запасных частей к технологическому оборудованию, находящемуся в депо.

Дефектоскопистами лаборатории неразрушающего контроля проводится проверка деталей грузовых вагонов без разрушения контролируемого объекта. Здесь используются такие методы контроля как: ультразвуковой, магнитопорошковый, вихретоновый, феррозондовый и акустико-эмиссионный. На основании проверки лабораторией выдаются заключения о дальнейшей пригодности к эксплуатации колесных пар и литых деталей грузовых вагонов. В начале 2013 года все участки и пункты депо успешно прошли аккредитацию. 30 апреля 2013 года лабораторией ОАО «Нижнекамскнефтехим» был получен «Аттестат аккредитации испытательной лаборатории (центра)».

В связи с чем Дирекцией Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества Депо ремонта грузовых вагонов ОАО «Нижнекамскнефтехим» был присвоен идентификационный номер «1431» для клеймения составных частей четырехосных цистерн при проведении деповского ремонта, затем было получено разрешение ставить клеймо с этим номером на капитально отремонтированные в депо вагоны-цистерны и их составные части. Участкам и пунктам Федеральным агентством железнодорожного транспорта были выданы удостоверения, дающие право на проверку и ремонт деталей с постановкой клейма «1431».

Также на предприятии более 10 лет успешно работает цех текущего ремонта (ЦТР) условный номер клеймения «4022». Это просторное поме-

щение, площадью 2000 кв.м., оборудованное домкратными установками УДС-160 подъема вагонов, установлено два мостовых крана грузоподъемностью 5тн. для монтажа, демонтажа узлов и деталей, укомплектованное высококвалифицированными специалистами, производящими текущий ремонт по устранению технических неисправностей и подготовку под налив и погрузку вагонов собственных и сторонних организаций.

Перед подачей в ремонт цистерна или крытый вагон в обязательном порядке проходит через промыво-пропарочную станцию цеха № 3308 ОАО «Нижнекамскнефтехим». Здесь цистернам проводят промывку, пропарку и дегазацию, с целью очищения от химических продуктов, крытым вагонам и платформам мойку и уже чистыми вагоны подаются в ремонт. В депо 12 ремонтных позиций.

Ходовая часть вагона разбирается и ремонтируется на специализированных участках. Так, по участкам расходятся тележка, колесные пары, автосцепное устройство, тормозное оборудование. Детали тележек, колесные пары, автосцепки проходят через позиции неразрушающего контроля, где их проверяют на наличие трещин, раковин, пор и других дефектов.

Колесным парам уделяется повышенное внимание - дефектоскописты проверяют их ультразвуковым, магнитопорошковым, вихретоновым методами. После чего колеса обтачиваются на колесно-токарных станках по кругу катания и идут на сборку буксовых узлов. Затем все отремонтированные и проверенные узлы и детали собираются и возвращаются под вагон.

За время, пока идет ремонт ходовой части, персонал вагоносборочного участка осматривает раму вагона, ремонтирует хребтовую балку, ударные розетки, поручни, лестницы, трапы, сливные приборы, запорную арматуру, места установки поглощающих аппаратов. При необходимости котел цистерны проходит гидроиспытания. Крытые вагоны осматриваются, при этом осо-

бое внимание рабочие обращают на двери, поручни, закидки, крышу, пороги люки, кронштейны, стойки, упоры, настил пола, ступеньки, хребтовую балку, промежуточные, боковые, концевые поручни, состояние подножек составителя, состояние кузова и т.д., в общем все детали вагона. В ремонте мелочей не бывает.

Эти части при необходимости ремонтируются и приводятся в соответствие требованиям нормативной документации. Время нахождения вагона в ремонте строго регламентировано. Так, деповский ремонт не должен превышать пяти, капитальный семи, текущий трех дней.

С вводом в эксплуатацию Депо ремонта грузовых вагонов, управление железнодорожного транспорта (УЖДТ) может выполнять весь комплекс услуг по ремонту подвижного состава: подача-уборка вагонов в ремонт; мойка, пропарка, дегазация цистерн; капитальный, деповской, текущий ремонт; услуги по освидетельствованию колесных пар.

Индивидуальный подход к каждому владельцу подвижного состава позволяет сделать ценовую политику оказываемых услуг привлекательной.

Приглашаем к сотрудничеству.



## ООО «ПРОМЫШЛЕННАЯ ЭКОЛОГИЯ И БЕЗОПАСНОСТЬ»



394033, г. Воронеж, Ленинский пр-т, 119А,  
 тел./факс (4732) 604-002, 604-003



Установка имеет сертификат соответствия № 11.000.0452 в системе добровольной сертификации средств измерений ФГУП «ВНИИМС». Устройство для измерения вибрации УДП-2001 имеет сертификат об утверждении типа средств измерений RU.C.28.004A №26709. Программное средство зарегистрировано во Всероссийском научно-техническом информационном центре под №50200900336. Установка имеет патент на полезную модель RU107862U1.

### УДП-2001СМ. АВТОМАТИЗИРОВАННАЯ УСТАНОВКА ТРЕТЬЕГО ПОКОЛЕНИЯ ДЛЯ ВИБРОИСПЫТАНИЙ БУКСОВЫХ УЗЛОВ

Автоматизированная система состоит из стенда для вращения колёсной пары (к.п.), пульта-стола для управления стендом, устройства для измерения вибрации УДП-2001, программного средства управления, базы данных, которые связаны в единую автоматизированную систему третьего поколения. Автоматизированная система работает с участием оператора. Функция оператора состоит в запуске программного средства управления. В автоматизированном режиме происходит: установка к.п. на стенд; подводка фрикционных двигателей для раскрутки к.п. до частоты вращения 300 об/мин; отвод фрикционных от к.п.; включение системы измерения и проведение замеров параметров вибрации буксового узла к.п.; включение тормозной системы для остановки к.п.; подъем к.п. до уровня технологического пути и выкатывание к.п. на технологический путь. Время диагностики буксового узла к.п. не более 4-х минут.

УДП-2001СМ обеспечивает: оценку технического состояния и разбраковку подшипников буксовых узлов к.п. вагонов по принципу «Брак» или «Годен»; подачу звуковых и световых сигналов; индикацию входных сигналов; запоминание до 500 записей с результатами испытаний; распечатку протокола испытаний и передачу протокола в персональный компьютер с сохранением результатов испытаний в базе данных.

Программное средство позволяет составлять справку о качестве подшипников к.п. по результатам выборочного вибродиагностического контроля за любой промежуток времени. Далее представлен пример таблицы из справки, полученной в типом ВЧДр с классификацией подшипников по 4-м группам: 1-я группа – высокого качества; 2-я группа – слабо изношенные; 3-я группа сильно изношенные; 4-я группа – дефектные.

Результаты испытаний к.п., прошедших промежуточную и полную ревизии колеблются от 0,12% до 30% и от 3% до 40% соответственно.

Установка предусматривает автоматизированную обкатку к.п. при постоянной частоте вращения с регулируемым временем от 1 до 10 минут.

Установка может работать в ручном режиме.

Функции установки соответствуют РД 32 ЦВ 109-2011 по распоряжению №457р от 04.03.2011 Вице-президента ОАО «РЖД» А.В. Воротилкина.

Калибровка (поверка), техническое обслуживание, контроль работоспособности установки осуществляется предприятием-изготовителем в соответствии с РД 32 ЦВ 109-2011. В содержание работ по контролю

работоспособности входит: проверка работоспособности каналов вибродиагностики; настройка чувствительности вибродатчиков; подстройка необходимой частоты вращения к.п.; полная тестовая диагностика работоспособности установки с использованием эталонной к.п. Окончание данного этапа оформляется сертификатом о калибровке, протоколом о калибровке и актом проверки работоспособности установки.

На сети используют установки для вибродиагностики буксовых узлов к.п. грузовых и пассажирских вагонов с цилиндрическими и коническими двухрядными подшипниками кассетного типа.

№ Группы	Промежуточная (%) ревизия к.п.	Полная ревизия к.п. (%)
1 группа	71,94	98,33
2 группа	15,82	1,37
3 группа	5,61	0,00
4 группа	6,63	0,30
Забраковано	6,63	0,30

**Все пуско-наладочные работы по подключению и настройке установок проводит предприятие-изготовитель ООО "Промышленная экология и безопасность" г. Воронеж.**

## ООО "Волжский дизель"

Наша компания занимается комплексной поставкой запасных частей к тепловозам ТЭМ-2, ТЭМ-7, ТГМ-4, ТГМ-6 и их дизельным двигателям: Д49 (ЧН 26/26), Д50 (ПД32/31), 211ДЗ, 211ДЗМ (6ЧН21/21), Д100, ЧМЭ, 14Д40.



- Большой ассортимент оригинальных запасных частей
- Оперативное обслуживание;
- Высокий уровень подготовки специалистов компании при обслуживании клиентов;
- Дополнительные скидки, либо льготные условия платежа при покупке товаров по спецпредложению;
- Гарантия качества продукции;

413090, Саратовская обл., г. Маркс, ул. Бебеля, д. 58  
 тел./факс: (84567) 5-10-69, тел. (903)383-51-01, (903)381-71-34  
 E-mail: rostreyd@mail.ru, standart64@bk.ru  
 Сайт: <http://www.rostreyd.ru/>

**Чтобы информация о вашей компании или продукции была опубликована в нашем журнале,**

**Вам нужно просто позвонить по телефонам:  
 (499) 181-19-88/97,  
 (495) 765-73-16**

**или отправить запрос**

**по e-mail: [post@depo-magazine.ru](mailto:post@depo-magazine.ru).**

**Разместившим рекламу в журнале -  
 бесплатная поддержка в интернете!**

Наименование	Ед. изм.	Цена без НДС (руб.)	Компания	Телефон
Вкладыши на дизель Д49 коренные и шатунные	шт.	2600р.	ООО "Волжский дизель"	(84567) 5-10-69
Кольца поршневые на дизель Д49	шт.	300р.	ООО "Волжский дизель"	(84567) 5-10-69
Вал распределительный 0210.17.010	шт.	28000р.	ООО "Волжский дизель"	(84567) 5-10-69
Вкладыши на дизель 211ДЗ (6ЧН 21/21) коренные и шатунные	шт.	1300р.	ООО "Волжский дизель"	(84567) 5-10-69
Кольца поршневые на дизель Д100	шт.	230р.	ООО "Волжский дизель"	(84567) 5-10-69
Насос масляный 9Д100.12сб	шт.	69000р.	ООО "Волжский дизель"	(84567) 5-10-69
Торцевые уплотнения на водяной насос 4ВЦ50/12 комплект	шт.	2390р.	ООО "Волжский дизель"	(84567) 5-10-69
Вкладыши МОР 8ТХ.263.178/179	шт.	14600р.	ООО "Волжский дизель"	(84567) 5-10-69
Вал коленчатый для компрессора КТ6	шт.	16000р.	ООО "Волжский дизель"	(84567) 5-10-69
Скоростиммер ЗСЛ-2М	шт.	38000р.	ООО "Волжский дизель"	(84567) 5-10-69



**МЕТПРОМ.РУ/BOARD RAILWAY -**  
 ОДНА ИЗ СТАРЕЙШИХ И ПОПУЛЯРНЫХ ДОСОК  
 ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ РОССИИ

## МОНИТОРИНГ СОСТОЯНИЯ ПРОМЫШЛЕННОСТИ НА ОСНОВЕ ИНДЕКСОВ ИПЕМ АВГУСТ 2014 ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ

**Итоги развития промышленности в августе 2014 года: индекс ИПЕМ-производство – +3,0%, индекс ИПЕМ-спрос – -3,0% (к августу 2013 года).**

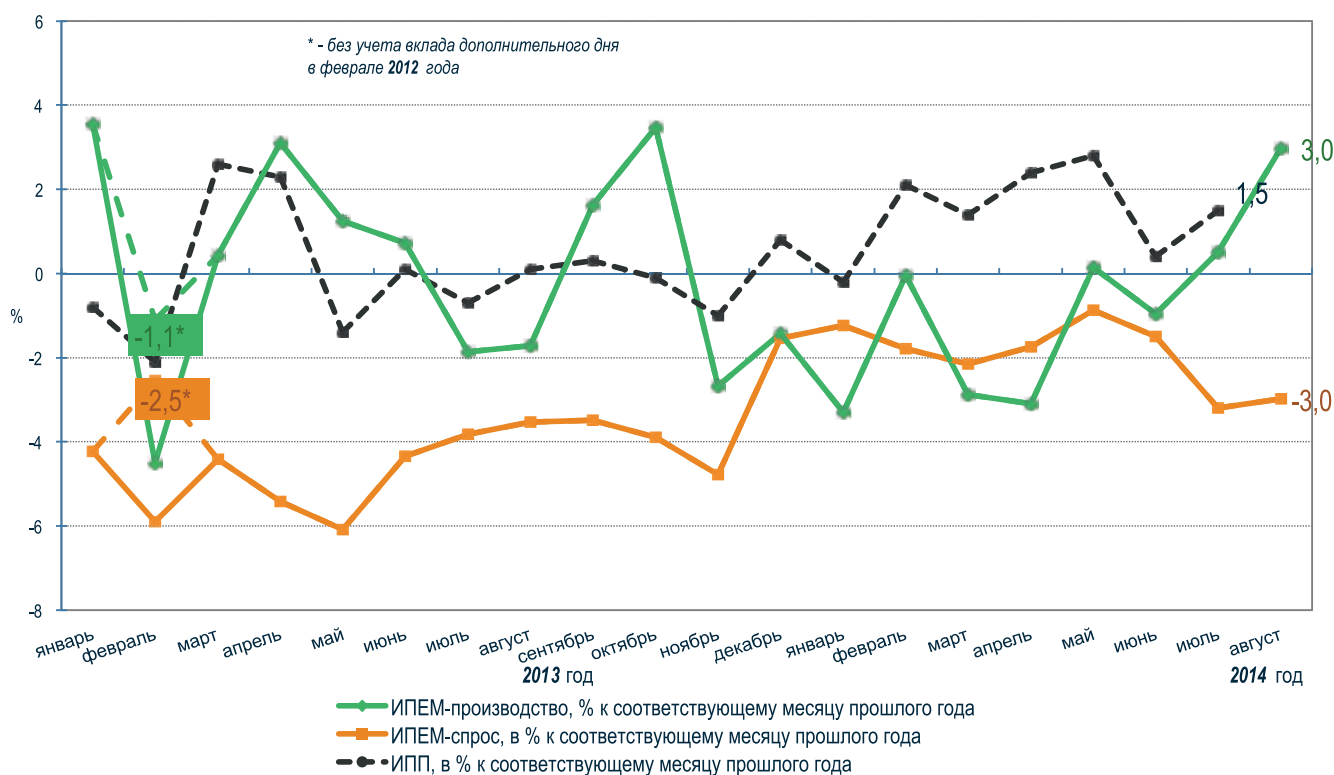
За период январь-август 2014 года индекс ИПЕМ-производство упал на -0,8% к аналогичному периоду прошлого года. Индекс ИПЕМ-спрос также снизился, падение с начала 2014 года составило -1,9%. Расчет индекса ИПЕМ-спрос в разрезе отраслевых групп показывает, что заметный рост спроса наблюдается только в низкотехнологических отраслях (+3,1% к августу 2013 года; +4,2% с начала года). Июльское падение в добывающих отраслях продолжилось и в августе (-3,0% к августу 2013 года, -0,9% с начала года). По отраслям, производящим товары инвестиционного спроса, наблюдается устойчивое падение спроса: и в среднетехнологических (-0,5% в августе, -1,2% за январь-август), и в высокотехнологических (-19,6%; -16,8%).

Потребление электроэнергии в августе 2014 года в целом по России выросло (+1,3% к августу 2013 года) при более высоких среднемесячных температурах (см. слайд №9). С начала года потребление электроэнергии упало на 0,6% к аналогичному периоду 2013 года, при этом суточные максимумы потребления мощности в августе продолжили расти (+1,7% к соответствующему месяцу прошлого года). Таким образом по итогам августа 2014 года тренд, связанный с изменением роли различных потребителей в энергосистеме сохраняется. Напомним, что максимумы потребления мощности растут уже четвертый месяц подряд (+0,8% в июле, +0,2% в июне, +2,3% в мае). Неравномерность суточных графиков потребления мощности растет при снижении объемов потребления электроэнергии,

### Динамика индексов к соответствующему месяцу прошлого года

Результаты расчета индексов ИПЕМ за август 2014 года (приросты):

- ИПЕМ-производство +3,0%;
- ИПЕМ-спрос -3,0%.



следовательно доля промышленности в электробалансе снижается, и потребление смещается в непромышленные сферы (население, торговля, сфера услуг, электрифицированный транспорт).

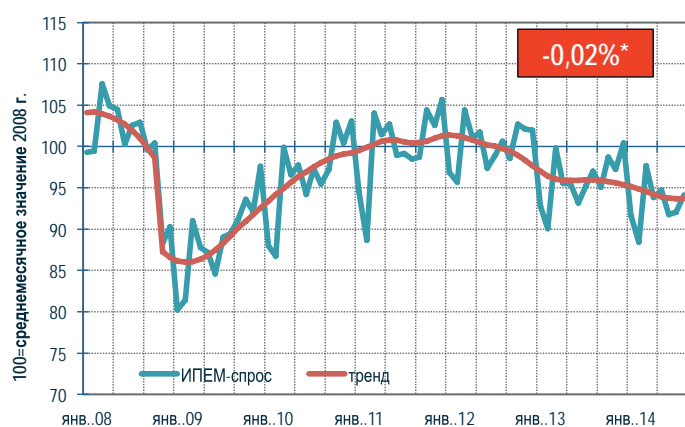
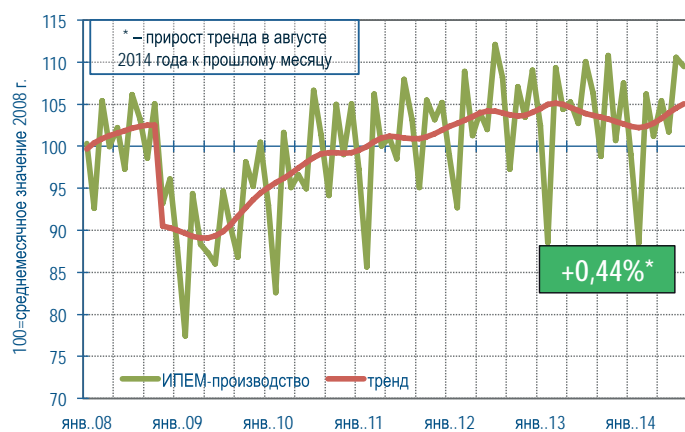
По итогам августа 2014 года российская промышленность продолжает стагнировать без явных признаков оживления. Текущие результаты и ближайшие перспективы развития российской экономики в целом и промышленности в частности все сильнее зависят от тех ограничений, которые накладываются зарубежными странами на различные сектора российской экономики. Прежде всего страдает инвестиционная составляющая спроса. Показатели по чистому оттоку капитала согласно данным ЦБ в период январь-июль 2014 года значительно превышает данный показатель за соответствующий период 2013 года (74,6 млрд долл. против 33,7 млрд долл.). Рекордные цифры по оттоку вызывают спад инвестиционной активности. Так, объем инвестиций в основной капитал с начала 2014 года находится в отрицательной зоне приростов (-4,8% в первом квартале, -2,8% в первом полугодии). Ожидается сохранение в ближайшей перспективе высоких показателей по оттоку капитала, что негативно повлияет на инфляционные ожидания. Не лучшие времена переживает автомобильный рынок. Первые признаки ухудшения ситуации на рынке легковых автомобилей по времени со-

впали с окончанием программы льготного автокредитования в конце 2013 года. По итогам I квартала 2014 года продажи легковых автомобилей упали более чем на 6%.

Товарные запасы автодилеров к концу второго квартала на 20% превышали их реальные возможности продаж. С целью выполнения планов производства в первой половине 2014 года производители вынуждали дилеров выкупать машины в обмен на бонусы. В итоге продажи новых легковых автомобилей в России во втором квартале 2014 года снизились на 12,4%, показывая нисходящую динамику: -8% в апреле, -12% в мае, -17,3% по итогам июня. К сожалению, сжатие автомобильного рынка продолжилось, набрав скорость в июле (-22,9%) и в августе (-25,8%). По итогам периода январь-август 2014 г. российский автомобильный рынок снизился на 12,1%.

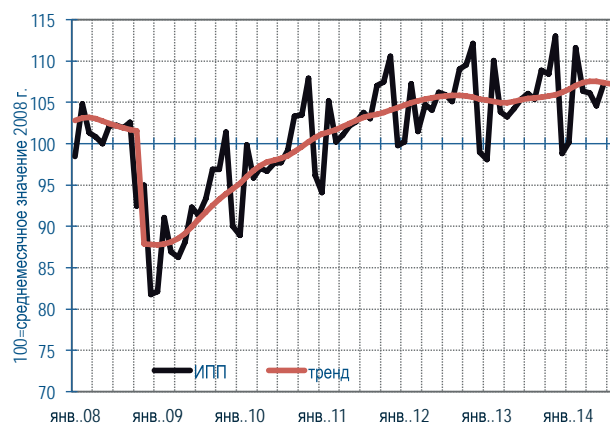
Очевидно, что в свете ответных ограничений, у российской промышленности появляется шанс на дополнительный (компенсационный) рост, связанный с реализацией мер по импортозамещению. В сложившихся условиях отрасль сельского хозяйства может выступить одним из драйвером в развитии малого и среднего бизнеса. Однако данный процесс для большинства секторов будет заметно растянут во времени. Гораздо больший мгновенный эффект окажет возможный дополнительный рост цен в секторах, ориентированных на потребительский спрос.

### Динамика индексов к предыдущему месяцу

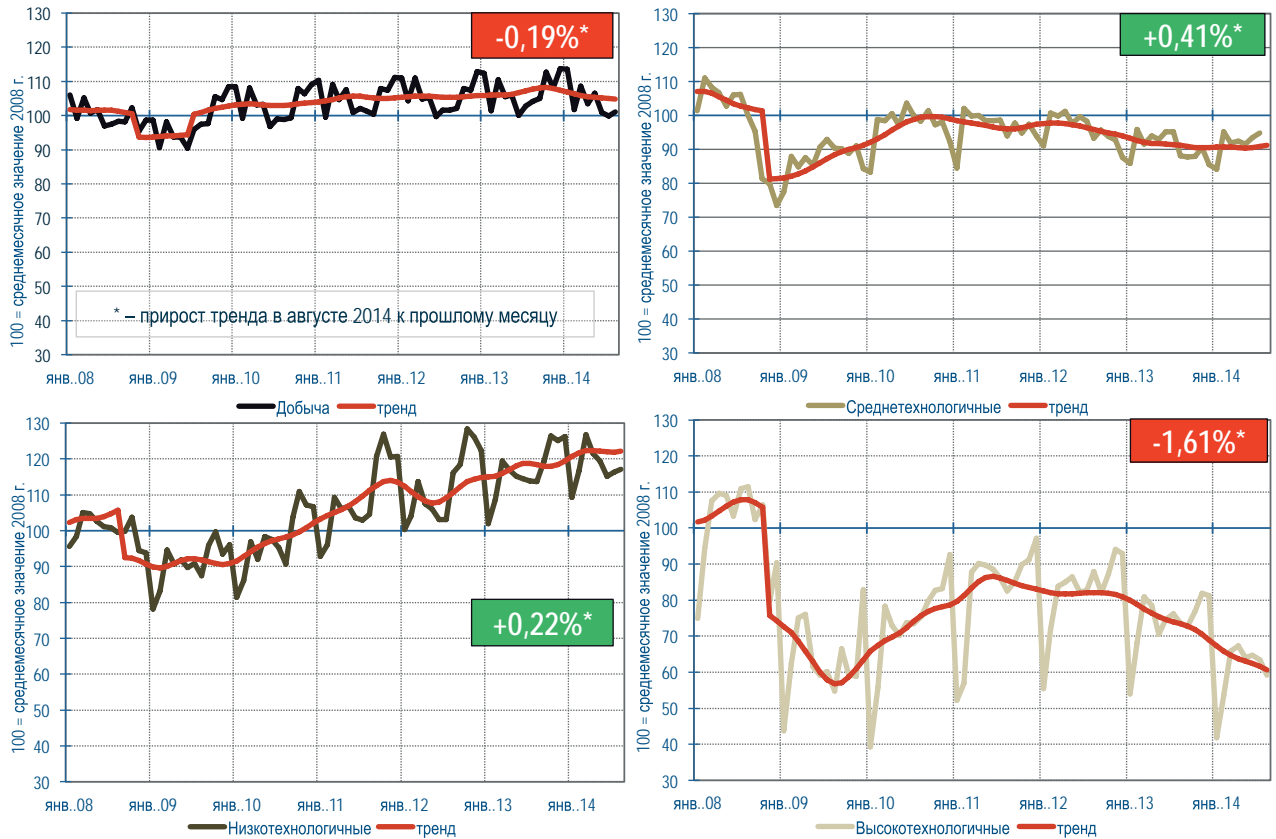


Индекс ИПЕМ-производство, очищенный от сезонного фактора, в августе 2014 года продолжает находиться в зоне положительных приростов (+0,44%).

Тренд индекса ИПЕМ-спрос в августе 2014 года вновь продемонстрировал слабо отрицательную динамику к предыдущему месяцу (-0,02%).



### ИПЕМ-спрос по отраслевым группам

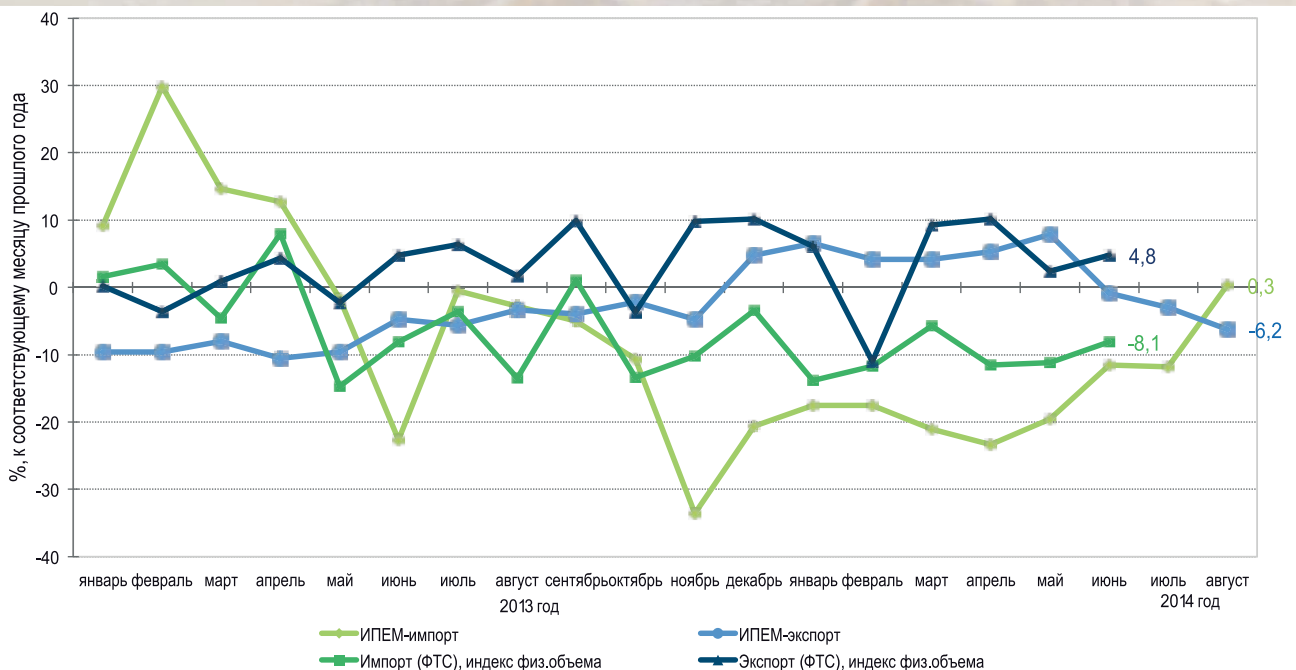


### Динамика индексов экспорта и импорта

Значения индексов в августе 2014 года: индекс ИПЕМ-импорт – +0,3%, индекс ИПЕМ-экспорт – -6,2%.

Основные категории, по которым наблюдается рост отгрузки на экспорт на сети железных дорог: уголь каменный (+4,3% за август 2014 года, +9,8% с начала 2014 года), химические и минеральные удобрения (+1,4%, +10,4%), руда цветная (+1,7%, +11,0%), лесные грузы (-1,7%, +11,0%), черные металлы (-0,8%, +0,9%).

Основные категории, по которым наблюдается падение отгрузки на экспорт на сети железных дорог: цветные металлы (-8,7% за август 2014 года, -15,3% с начала 2014 года), руда железная и марганцевая (-14,1%, -6,8%), лом черных металлов (+56,6%, -25,9%), строительные грузы (-18,1%, -6,1%), цемент (+1,3%, -0,7%).





## Внутренний спрос

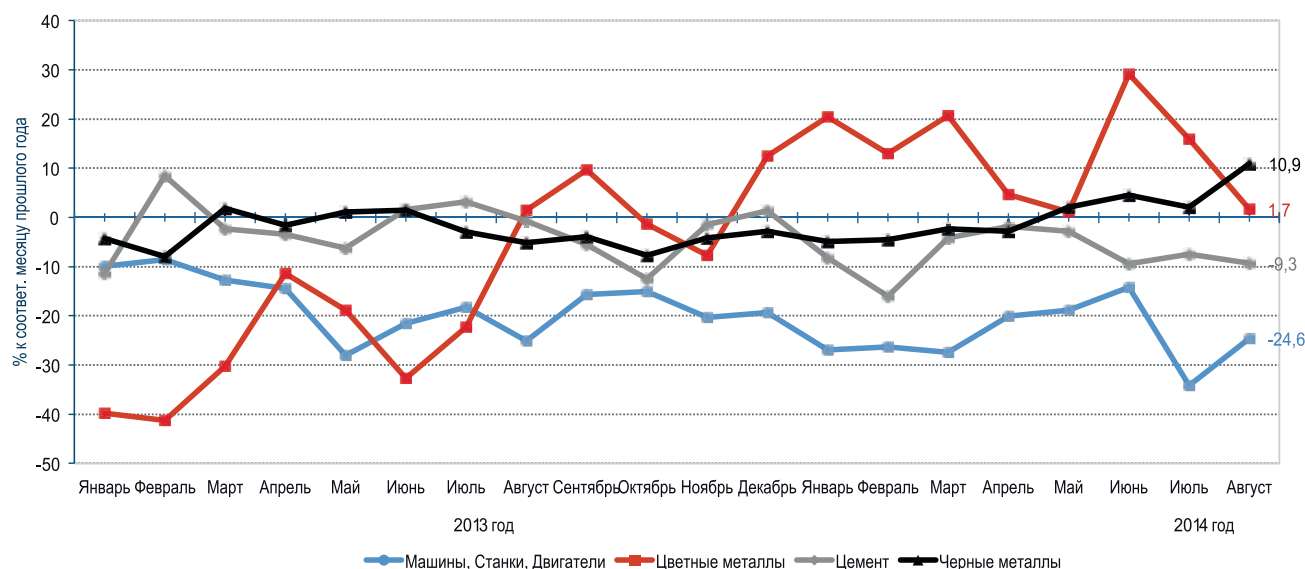
Отгрузка большей части основных инвестиционных товаров на внутренний рынок по результатам августа 2014 года снизилась. В условиях крайне низкой базы прошлого года в августе сохраняются высокие темпы падения спроса на машиностроительную продукцию (-24,6% за август 2014 года, -24,2% с начала 2014 года).

Продолжает расти внутренний спрос на цветные металлы (+1,7% за август 2014 года, +12,5% с начала 2014 года). Также стоит отметить рост внутреннего спроса на лесные грузы (+6,5%, +5,9%), лом черных металлов (+2,8%, +0,7%), химические и минеральные удобрения (+1,6%, +1,5%).

Спрос на черные металлы продолжил расти (+10,9% за август 2014 года, +0,7% с начала 2014 года).

Стоит также отметить падение внутреннего спроса на, строительные грузы (-19,3% за август 2014 года, -17,0% с начала 2014 года), цемент (-9,3%, -7,1%), каменный уголь (+3,3%, -7,9%), железные и марганцевые руды (-1,4%, -0,7%).

### Отгрузка товаров на внутренний рынок



## Анализ данных: ТЭК\*

### Нефтедобывающая отрасль

В августе 2014 года объем добытой нефти практически не изменился относительно августа 2013 года: добыто 44,5 млн т (-0,01% к августу 2013 года). С начала года объем добытой нефти составил 349,4 млн т (+0,6% к аналогичному периоду прошлого года).

Первичная переработка нефти на НПЗ России по итогам января-августа прибавила 6,3% (192,2 млн т). Экспорт нефти снизился на 4,7% (148,4 млн т).

Объем перевалки наливных грузов в период январь-июль 2014 года вырос до уровня 195,8 млн т (+1,3%), в том числе сырой нефти – 111,4 млн т (-7,8%).

"Роснефть" добыла в январе-августе 2014 года 127,2 млн т (включая добычу ТНК-ВР) (-6,1% к аналогичному периоду прошлого года), ЛУКОЙЛ – 57,5 млн т (+1,2%), "Сургутнефтегаз" – 40,9 млн т (-0,1%), "Газпром нефть" – 22,2 млн т (+5,0%), "Татнефть" – 17,6 млн т (+0,4 млн т), "Башнефть" – 11,6 млн т (+9,7%), "Русснефть" – 5,8 млн т (-37,2%), «НОВАТЭК» – 2,9 млн т.

Средняя цена Urals в августе 2014 года снизилась на 9,0% и составила 101,09 долл./барр. (111,11 долл./барр. в августе 2013 года).

### Газовая отрасль

Добыча газа в России в августе 2014 года составила 42,7 млрд куб. м (-10,4% к августу 2013 года), с начала года добыча газа сократилась до уровня 417,6 млрд куб. м (-2,8% к аналогичному периоду прошлого года).

ОАО «Газпром» в январе-августе 2014 года сократил добычу на 6,2%, до 287,7 млрд куб. м. (68,9% от общей добычи в России), НОВАТЭК добыл 41,7 млрд куб. м (+9,2%).

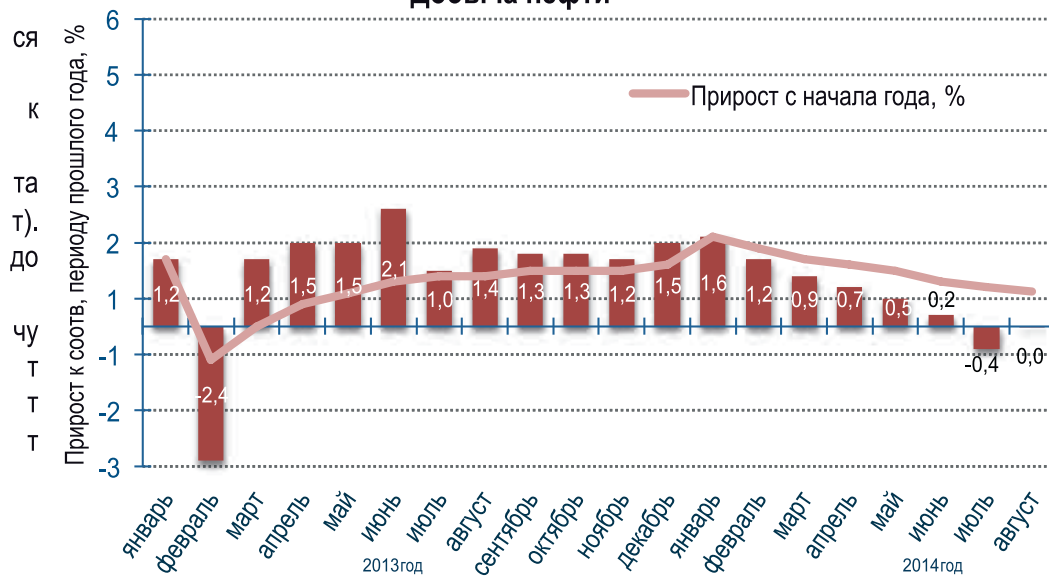
Экспорт газа с начала 2014 года вырос до 128,5 млрд куб. м (+0,7% к аналогичному периоду 2013 года). Причем экспорт в дальнее зарубежье составил 89,0 млрд куб. м (+0,8%), в ближнее — 30,0 млрд куб. м (-1,3%).

Экспорт СПГ в страны АТР в январе-августе 2014 года вырос на 0,2% до 9,6 млрд куб. м.

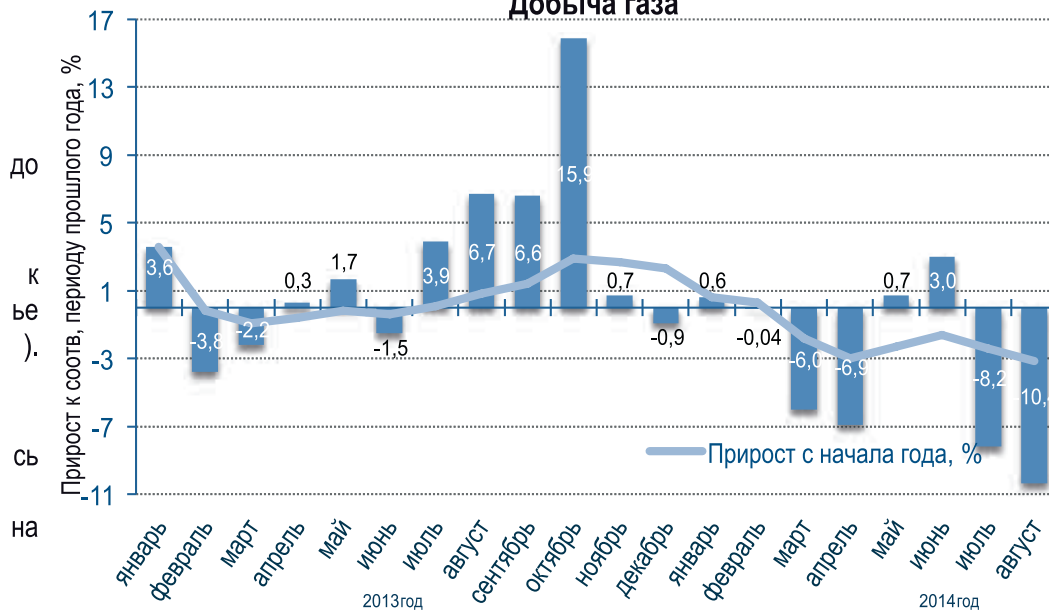
Внутреннее потребление газа в период январь-август 2014 года сократилось (-2,4%) до уровня 286,3 млрд куб. м.

Цена российского газа на границе с Германией в июле 2014 года упала на 14,4% и составила 248,30 евро/тыс.куб.м (290,03 евро/тыс.куб.м в июле 2013 г., 277,88 евро/тыс.куб.м в июне 2014 г.).

### Добыча нефти



### Добыча газа



\* - по данным Минэнерго РФ, ЦДУ ТЭК, СО ЕЭС, Минэкономразвития РФ, МВФ, World Bank, ОАО «АТС», АСОП

### Анализ данных: ТЭК \*

#### Угольная отрасль

В августе 2014 года добыча угля показала положительную динамику: +3,0% к августу 2013 года (28,2 млн т.) и -1,6% с начала года. Экспорт угля в августе вырос на 3,8% до 12,7 млн т., в том числе в дальнее зарубежье - 11,8 млн т, в ближнее - 0,9 млн т. По итогам 8 месяцев 2014 года рост экспорта составил 9,7% к соответствующему периоду прошлого года.

С начала 2014 года наблюдается тенденция по перераспределению отгрузки каменного угля на сети железных дорог в пользу экспортных перевозок: на внутреннем рынке отгрузка упала на 7,9% (+3,3% в августе) по сравнению с аналогичным периодом 2013 года, а на экспорт выросла на сравнимые 9,8% (+4,3% в августе). Общая отгрузка угля на сети железных дорог в августе незначительно выросла на 0,2% по сравнению с августом 2013 года.

На добычу СУЭК по итогам 7 месяцев 2014 года пришлось 55,1 млн т (+8,3%), "Южный Кузбасс" - 7,7 млн т (-1,8%), "Якутуголь" - 5,7 млн т (+44,0%), ХК "СДС- Уголь" - 14,7 млн т (+20,1%), "Кузбассразрезуголь" - 25,2 млн т (-2,7%), "Компания Востсибуголь" - 9,3 млн т (+7,8%), "Южкузбассуголь" - 5,8 млн т (-2,2%), "Распадская" - 3,9 млн т (-0,2%).

Объем перевалки угля за январь-июль 2014 года в российских портах вырос на 15,5% до уровня 66,7 млн т.

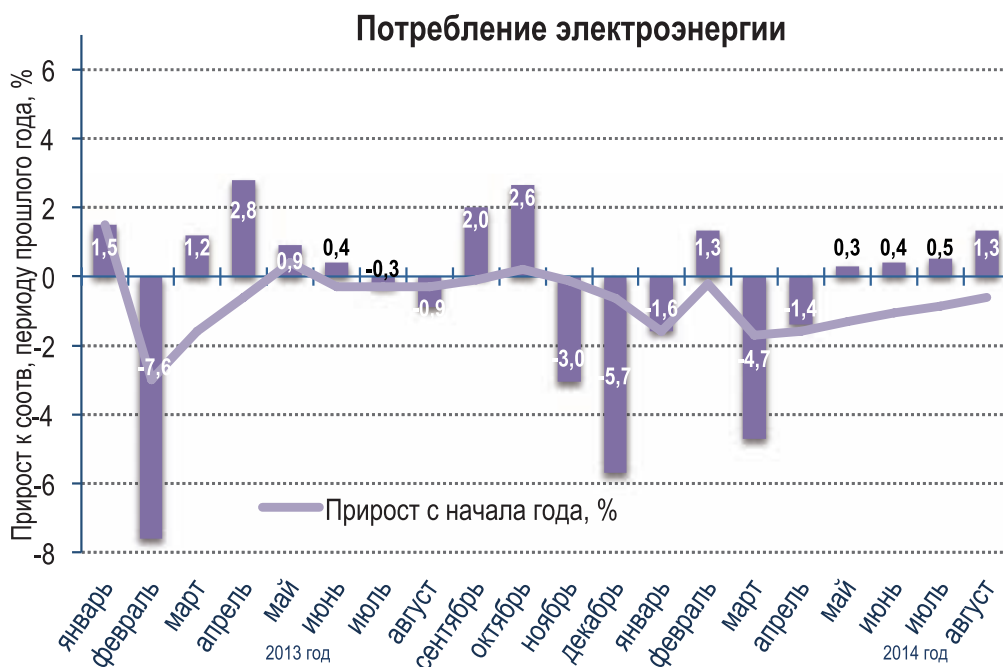
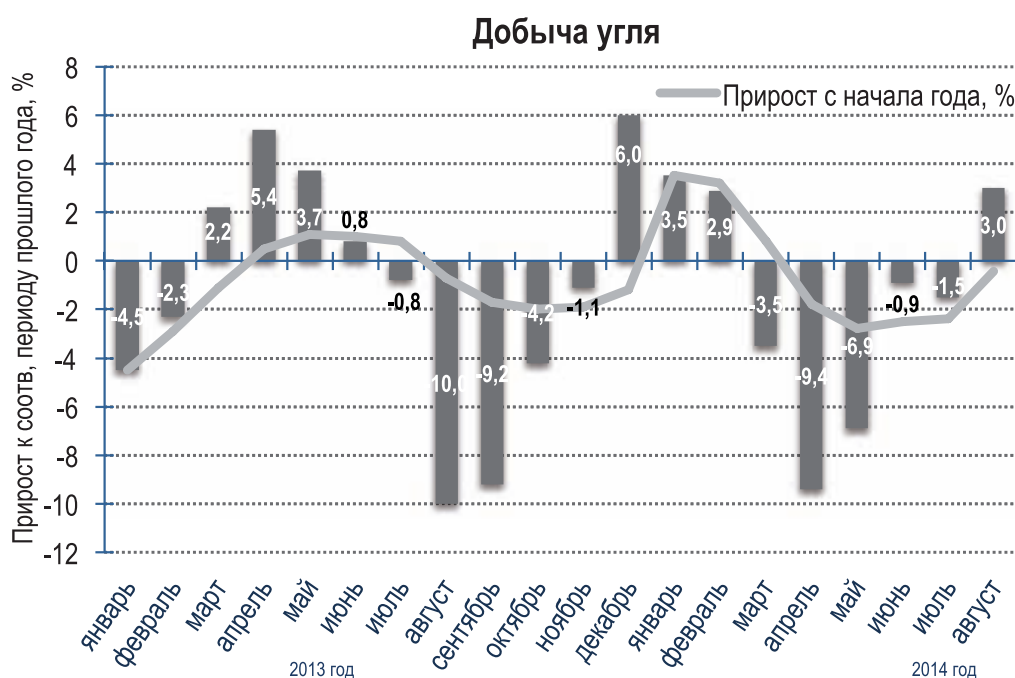
На внешнем рынке цены на энергетический уголь в июле 2014 года (FOB Newcastle/ Port Kembang) продемонстрировали снижение до уровня 73,66 долл/т (-11,0% к июлю 2013 года; -3,8% к июню 2014 года).

### Электроэнергетика

Потребление электроэнергии в августе 2014 года в целом по России составило 76,9 млрд кВтч (+1,3% к августу 2013 года). Основной рост наблюдался в «ОЭС Юг» (+8,1% к августу 2013 года), «ОЭС Центр» (+2,5%) и «ОЭС Северо-Запад» (+2,0%). Среднемесячная средневзвешенная температура на территории ЕЭС России в августе 2014 года оказалась выше, чем в августе 2013 года (+18,6°C против +18,0°C).

Равновесная цена покупок электроэнергии потребителями на оптовом рынке электроэнергии и мощности (ОРЭМ) в августе 2014 года составила:

- 727,17 руб./МВт·ч для зоны Сибирь (+31,9% к августу 2013 г.);
- 1 208,61 руб./МВт·ч для зоны Европа и Урал (-3,5% к августу 2013 г.).



\* - по данным Минэнерго РФ, ЦДУ ТЭК, СО ЕЭС, Минэкономразвития РФ, МВФ, World Bank, ОАО «АТС», АСОП

Материал предоставлен АНО «Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ)»

123104, г. Москва, ул. М. Бронная, дом 2/7, стр. 1.

Тел.: +7 (495) 690-14-26. Факс: +7 (495) 697-61-11. <http://www.ipem.ru/>



**17-19  
ФЕВРАЛЯ 2015  
МОСКВА**

**ТЕПЕРЬ  
В КРОКУС ЭКСПО!**

14-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА

# **НЕРАЗРУШАЮЩИЙ КОНТРОЛЬ И ТЕХНИЧЕСКАЯ ДИАГНОСТИКА В ПРОМЫШЛЕННОСТИ**



Получите  
электронный билет!  
[www.ndt-russia.ru](http://www.ndt-russia.ru)

0+

Организаторы:



primexpo



ITE GROUP PLC

+7 (812) 380 6002/00, [ndt@primexpo.ru](mailto:ndt@primexpo.ru)

## BRUNSWICKRAIL ОБЪЯВЛЯЕТ ПРОМЕЖУТОЧНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЗА ПЕРВОЕ ПОЛУГОДИЕ 2014 ГОДА

**24 сентября 2014 г., Москва – BrunswickRail Limited (далее «BrunswickRail» или «Группа») — ведущая частная компания на российском рынке оперативного лизинга железнодорожных грузовых вагонов — объявляет финансовые результаты по МСФО и операционные результаты за шесть месяцев, завершившихся 30 июня 2014 года.**

### Основные финансовые показатели

- Валовая выручка (без учета хеджирования) снизилась на 21% с \$136,5 млн в первом полугодии 2013 г. до \$107,8 млн в первом полугодии 2014 г.
- Скорректированная EBITDA сократилась на 10,6% с \$98,8 млн в первом полугодии 2013 г. до \$88,3 млн в первом полугодии 2014 г.
- Скорректированная рентабельность по EBITDA увеличилась до 81,9% в первом полугодии 2014 г. по сравнению с 72,4% в первом полугодии 2013 г.
- Прибыль по итогам первого полугодия 2014 г. составила \$12 млн.
- Чистый денежный поток от операционной деятельности в первом полугодии 2014 г. составил \$78,5 млн.
- Капитальные затраты за первое полугодие 2014 г. достигли \$90,8 млн, из которых \$87,2 млн составили капиталовложения в приобретение новых вагонов.

### Основные операционные показатели

- Общая численность грузового парка по состоянию на 30 июня 2014 г. составила 25 580 вагонов, включая 208 вагонов, переданных в финансовый лизинг, и 184 законтрактованных, но еще не поставленных вагонов.
- Компания продолжила диверсифицировать свой парк и приобрела 1 732 новых вагона, кроме того, 165 старых полувагонов и 200 вагонов для транспортировки минеральных удобрений были проданы в рамках реализации программы по сокращению среднего возраста парка.
- Доля полувагонов в парке Компании снизилась с 60% по состоянию на 31 декабря 2013 г. до 58% по состоянию на 30 июня 2014 г.
- Коэффициент утилизации парка вагонов Компании сохранился на уровне 100%.
- Средний оставшийся срок аренды вагонов составил 3,2 года; средний возраст парка снизился и составил менее 5 лет (один из самых молодых парков на рынке).

**Комментируя результаты за 1 полугодие 2014 года, генеральный директор Brunswick Rail Алекс Генин заявил:**

«BrunswickRail достиг значительного прогресса в развитии бизнеса в первом полугодии 2014 года.

В общей сложности за указанный период мы приобрели 1 732 единицы специализированных вагонов, реализовав ряд привлекательных сделок в то время, когда цены на вагоны, по нашему мнению, находятся на низшем уровне цикла. Таким образом, мы продолжили диверсифицировать свой парк подвижного состава, снижая долю полувагонов и уменьшая его средний возраст. Теперь, осуществив серию успешных инвестиций, мы намерены сконцентрироваться на аккумулировании свободных денежных средств и сохранения качественного портфеля клиентов в ожидании большей определенности относительно перспектив рынка.

Коэффициент утилизации парка вагонов сохранился на уровне 100%. В первом полугодии 2014 года в наш клиентский портфель вошли три новые компании. Кроме того, менеджмент BrunswickRail провел успешные переговоры

о продлении договоров аренды подвижного состава, что позволило увеличить средний оставшийся срок аренды вагонов до 3,2 лет по сравнению с 3-мя годами в первом полугодии прошлого года.

Наша эффективная бизнес-модель, которая подтвердила свою устойчивость в сложных рыночных условиях, а также стабильное финансовое положение, укрепленное в результате успешного размещения привилегированных акций и привлечения долгового финансирования, позволят BrunswickRail упрочить свои позиции в качестве лидера рынка оперативного лизинга железнодорожных грузовых вагонов в России».

**Финансовый директор Brunswick Rail Никола Паско отметил:**

«По итогам первого полугодия 2014г. BrunswickRail остается прибыльной компанией. Снижение выручки за указанный период обусловлено ослабленной операционной средой и снижением объемов грузоперевозок. В то же время, благодаря целенаправленному сокращению расходов, скорректированная EBITDA и денежный поток от операционной деятельности сохранились на высоком уровне, продемонстрировав лишь некоторое снижение, а рентабельность по EBITDA увеличилась по сравнению с первым полугодием 2013 г.

Благодаря качественному клиентскому портфелю Компании и, вопреки сложным рыночным условиям, платежная дисциплина наших клиентов остается стабильной.

За счет сокращения расходов, реализации программ по повышению эффективности и снижения затрат на ремонтные работы, менеджменту удалось уменьшить основные статьи операционных расходов, что способствовало увеличению рентабельности по чистой прибыли за первые шесть месяцев года.

В течение последних месяцев BrunswickRail успешно завершил две значимые сделки. В марте мы привлекли средства на сумму до \$150 млн путем выпуска привилегированных акций в пользу Европейского банка реконструкции и развития и осуществили выпуск первого транша акций на сумму \$50 млн. В июле мы заключили соглашение с группой международных банков об открытии кредитной линии на сумму более 8 млрд рублей с целью финансирования дальнейшего развития Компании. Вместе с этим мы рефинансировали краткосрочную задолженность перед группой ВТБ, тем самым увеличив среднюю срочность долговых обязательств, существенно повысив финансовую гибкость Компании».

### О компании BrunswickRail:

BrunswickRail – частная компания на российском рынке оперативного лизинга железнодорожных грузовых вагонов, основанная в 2004 г. Суммарный парк вагонов Компании – более 25 000 единиц (по состоянию на 30 июня 2014 г.), что соответствует примерно 2% от общего ж/д грузового парка России. Клиенты BrunswickRail – крупные российские промышленные корпорации и транспортные компании. По итогам первого полугодия 2014 г. валовая выручка Группы составила \$107,8 млн, скорректированная EBITDA — \$88,3 млн.

**ПОСТОЯННЫЙ АССОРТИМЕНТ ПРОДУКЦИИ НА СКЛАДЕ**

## ООО «ПроектСнаб» предлагает

**МАТЕРИАЛЫ ВСП:**

- Рельсы для железных дорог широкой колеи Р65Т1 Р50Т1 Р65Н Р50Н
- Рельсы для жд путей промышленных предприятий РР65Т РР65Н РР50Т РР50Н
- Рельсы для жд путей Р43
- Рельсы крановые КР70 КР80 КР100 КР120 КР140
- Рельсы для трамвайных путей Т62
- Рельсы для узкоколейных дорог Р18 Р24 Р33
- Накладки стыковые
- Подкладки рельсовые
- Болты, гайки, шайбы для жд путей

**ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ**

- Бандажи черновые;
- Колеса цельнокатанные;
- Заготовки осевые.
- Материалы для вагоностроения - балки, швеллера, спецпрофиля

**одно из главных наших преимуществ - мы работаем очень быстро!**

тел./факс /3435/ 41-69-55, 41-25-69. E-mail: ubt@e-tagil.ru, www.ubtrade.ru

Наименование продукции	Количество		Цена с НДС, руб.	Компания	Телефон
	тн	шт			
Рельсы КР70А (м/д 11,0м ДМЗ)	65,000	126	69000	ООО «ПроектСнаб»	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы КР80А (м/д 11,0м ДМЗ)	45,000	69	66000	ООО «ПроектСнаб»	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы КР100А (м/д 11,0м ДМЗ)	20,000	22	65500	ООО «ПроектСнаб»	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы Р24 8м без отв Азовсталь пр-во 09.04.14	70,000	358	58000	ООО «ПроектСнаб»	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы Р43 12,5м с отв ДМЗ пр-во 07.2014	20,000	36	59000	ООО «ПроектСнаб»	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы Р50Т1 12,5м с отв 02.06.14	7,765	12	45800	ООО «ПроектСнаб»	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Подкладка КД50 НТМК-НСМЗ	18,173	1893	47500	ООО «ПроектСнаб»	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Подкладка Д50 НТМК-НСМЗ 23.05.14	17,900	2887	44900	ООО «ПроектСнаб»	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Подкладка КБ50 НТМК-НСМЗ	14,980	2187	46500	ООО «ПроектСнаб»	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Подкладка СК50 НТМК-НСМЗ	5,500	663	46500	ООО «ПроектСнаб»	(3435) 41-69-55, 41-25-69

## ООО «КОМПАНИЯ ЛЕГИОН»

141080 РФ, МО, г. Королев, ул. Силикатная д. 74  
 (498) 602-92-14, (916) 905-97-49, (916) 534-70-47  
 e-mail: plen8@yandex.ru, http://kl-2010.ru


**Проводим работы по устройству и капитальному ремонту ж/д пути, смене стрелочных переводов. Организуем комплектацию предприятий материалами верхнего строения пути и путевым инструментом.**

**С нами работать просто, выгодно и удобно!**

## Димакс-Д

Нижегородская область.  
 Тел.: (8313) 29-25-23, 8 908-762-41-36, 8 920-025-15-41  
 E-mail: dimax-dzr@rambler.ru, http://shpala-ptl.ru/

КОМПАНИЯ ООО «ДИМАКС-Д» ЯВЛЯЕТСЯ ОДНИМ ИЗ КРУПНЕЙШИХ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ШПАЛ В РОССИИ. ПРЕДЛАГАЕМ КЛАССИЧЕСКИЕ ПРОПИТАННЫЕ ШПАЛЫ И ПЕРЕВОДНОЙ БРУС. СРЕДНИЙ СРОК СЛУЖБЫ ПРОПИТАННЫХ ШПАЛ, ПРОИЗВОДИМЫХ В ООО «ДИМАКС-Д», СОСТАВЛЯЕТ ОТ 13 ДО 16 ЛЕТ.



## ПРОИЗВОДСТВО МАТЕРИАЛОВ ВЕРХНЕГО СТРОЕНИЯ ПУТИ

Рельсовая и шпальная продукция, крепления и многое другое

- шпалы, предназначенные для широкой колеи и железных дорог; пропитанные масляными и водными антисептиками под большим давлением;
- брус, предназначенный для стрелочных переводов;
- мостовой брус;
- переводной брус (5,5 метров) пропитанный.

**Надежный сервис, гибкие условия!**

г. Екатеринбург, ул. Краснодарская д.15, оф.16 тел: +7(343)382-39-37  
 http://prom-rs.ru, e-mail: gudkov08@mail.ru, lсq: 475068747



**ООО ТПК  
Стан-Мет**

г. Нижний Тагил  
Тел.: (3435) 40-12-98, 40-12-99, 32-98-19, (912) 262-19-24  
www.relsy.biz  
E-mail: stanmet@2-u.ru, stanmet@inbox.ru  
stanmet@e-sky.ru, stanmet1@mail.ru

- Полный спектр материалов ВСП
- Вагонные запчасти
- Материалы вагостроения
- Комплектующие к стрелочным переводам.



Всегда в наличии на складе:	Компания	Телефон
Болт стыковой, клеммный, закладной (22, 24, 27)	ООО ТПК «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Вагонные запчасти: автосцепка САЗ, тяговый хомут, поглощающий аппарат, корпус буксы, рама боковая, балка надрессорная, а так же весь спектр вагонных запчастей.	ООО ТПК «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Костыль 120, 130, 165, 230 новый, с/г	ООО ТПК «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Материалы вагостроения: бандаж черновой, колёса цельнокатаные, заготовка колёс	ООО ТПК «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Материалы вагостроения: двутавр 19, 60Б2, швеллер 20В-2, 26В	ООО ТПК «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Материалы вагостроения: Зетовый профиль, вагонная стойка, угол 160x100x10, осевая заготовка 215-300 мм, чистовая ось РУ1Ш	ООО ТПК «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Материалы вагостроения: наркас телеги, колёсные пары НОНК, СОНК	ООО ТПК «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Накладка Р18, Р24, Р33, Р43, Р50, 1Р65, 2Р65 новая, с/г	ООО ТПК «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Подкладка Д18, Д24, Д33, Д43 новая, с/г	ООО ТПК «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Подкладка Д50, КД50, СД50, СК50, КБ50 новая, с/г	ООО ТПК «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Подкладка Д65, ДН6-65, КБ65, КД65, СД65 новая, с/г	ООО ТПК «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Противоугол П65, П50 новый	ООО ТПК «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Рельсы КР70, КР80, КР100, КР120, КР140 новые	ООО ТПК «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Рельсы Р11, Р18, Р24, Р33 новые и с/г	ООО ТПК «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Рельсы Р43, Р50, РП50, Р65, РП65 новые и с/г	ООО ТПК «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Рельсы Т62, ОР43, ОР50, ОР65, РК50, РК65 новые	ООО ТПК «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Рем.комплект (остряки, рубни, крестовины, переводной механизм) новый	ООО ТПК «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Стрелочный перевод Р33, Р43, Р50, Р65, (1/5, 1/7, 1/9, 1/11, симметрия) новый и с/г	ООО ТПК «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Шайба, шуруп, гайка, клемма, скоба, втулка	ООО ТПК «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Шпала 1-тип, 2-тип, переводной брус	ООО ТПК «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98

**ООО "РТС"**  
**Продаем!**

- рельсы Р65 1 и 2 гр.дности от 24000 р/т
- рельсы Р65 (2012г.в.) - 46000 р/т
- шпала жб Ш1 в сборе с креплением КБ 2240 р/шт
- шпала жб Ш1 1510 р/шт
- накладка 1Р65 - 34000 р/т;
- шуруп путевой 51000р/т,
- болт закладной с гайкой 43000 р/т
- болт клеммный с гайкой 45000 р/т
- прокладка ЦП143 - 15р/шт; ЦП328 -18р/шт и др. мвсп

Тел.: 8 (831) 411-55-85/ 54-84, 8 (910) 791-75-44  
 г. Нижний Новгород, rtsnn@mail.ru, vspnn.su

Отгрузка со склада в г. Нижний Новгород

**«СТРОЙПУТЬ»**  
 общество с ограниченной ответственностью  
 Адрес: 107370, г. Москва, Тюменский проезд 5  
 тел/факс: (495) 783-26-68; www.stpa.ru  
 e-mail: spa05@spa05.ru; spa05@inbox.ru

**Рельсы, шпалы, материалы верхнего строения пути любого объема; ремонт и строительство подъездных железнодорожных и подкрановых путей.**

Компания «Стройпуть» поставляет материалы и путевой инструмент, в течение шести лет на всей территории РФ. Каждый клиент, вместе с продукцией получает: внимание и квалифицированную профессиональную консультацию опытного специалиста, участие и человечность каждого из команды «Стройпуть».

**Производство**  
**Калорифер**  
**ТЭМ2.10.70.02**  
 для обогрева кабины машиниста  
 Устанавливается на ТЭМ-2, ТГМ-4, ТГМ-6, ТГМ-40  
 Всегда в наличии  
**Цена с НДС - 16 000 руб.**

Тел.: (3412) 373-903,  
 376-919, 379-320

**ООО «Транском Екатеринбург»**  
**Поставляем**

- материалы ВСП
- путевой инструмент
- запасные части

**для подвижного состава**  
 Вы можете заказать любую номенклатуру, заполнив на нашем сайте заявку.

620073, Свердловская область, г. Екатеринбург, ул. Восточная, дом 68, к. 155  
 E-mail: transcom-ek@mail.ru, www.transcom-ek.com  
 телефон: (343) 350-00-95, 350-12-08, 350-45-71, факс: (343) 350-00-95

Наименование	Ед. изм	Цена с НДС	Компания	Телефон
Рельсы подкрановые: КР70; КР120	тн.	По заявке	ООО «Стройпуть»	(495)7832668
Рельс Р-50 12,5 м	тн.	По заявке	ООО «Стройпуть»	(495)7832668
Рельс Р-43 12,5 м	тн.	По заявке	ООО «Стройпуть»	(495)7832668
Рельс Р-65	тн.	По заявке	ООО «Стройпуть»	(495)7832668
Рельс Р-24	тн.	По заявке	ООО «Стройпуть»	(495)7832668
Шайба 2х витковая	т	64000	ООО "РТС"	(831) 411-55-85/54-84, (910) 791-75-44
Подкладка КБ65	т	38000	ООО "РТС"	(831) 411-55-85/54-84, (910) 791-75-44
Подкладка КД65	т	41000	ООО "РТС"	(831) 411-55-85/54-84, (910) 791-75-44
Подкладка ДН65	т	35000	ООО "РТС"	(831) 411-55-85/54-84, (910) 791-75-44
Шпала деревянная пропитанная (ТУ)	шт	750	ООО "РТС"	(831) 411-55-85/54-84, (910) 791-75-44
Рельсы РР-65	тн.	www.transcom-ek.com	ООО «Транском Екатеринбург»	(343) 350-00-95
Шпала пропитанная	шт.	www.transcom-ek.com	ООО «Транском Екатеринбург»	(343) 350-00-95
Путевой инструмент (в ассортименте)	шт.	www.transcom-ek.com	ООО «Транском Екатеринбург»	(343) 350-00-95
Автосцепка СА-3	шт.	www.transcom-ek.com	ООО «Транском Екатеринбург»	(343) 350-00-95
Колодка вагонная и тепловозная	шт.	www.transcom-ek.com	ООО «Транском Екатеринбург»	(343) 350-00-95



## ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ МОЖЕТ ПОТЕРЯТЬ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТЬ ДЛЯ ГОРНО-МЕТАЛЛУРГИЧЕСКИХ ГРУЗОВ

**По оценкам ИПЕМ, планируемые регуляторные решения в отрасли могут существенно повысить транспортную нагрузку на владельцев горно-металлургических грузов. Потенциальный рост расходов грузоотправителей может составить в ближайшие годы свыше 30 млрд рублей.**

На V ежегодной конференции «Железнодорожные перевозки горно-металлургических грузов» заместитель генерального директора Института проблем естественных монополий (ИПЕМ) Владимир Савчук выступил с докладом «Транспортная нагрузка при перевозке горно-металлургических грузов: состояние и перспективы». В рамках доклада эксперт представил подробный обзор по текущему состоянию железнодорожных перевозок горно-металлургических грузов: объемы, ценообразование, регуляторная среда, состояние рынка перевозок.

Эксперт отметил, что за прошедшие 10 лет доля горно-металлургических грузов в структуре железнодорожных перевозок не изменилась и составляет 18%. При этом происходит уход высокодоходных грузов с железнодорожного транспорта, в связи с чем доля низкодоходных (уголь, руда, строительные грузы) за прошедший период увеличилась с 53% до 57%.

Как указал эксперт, тарифные дисбалансы и наличие ряда несоответствий отдельных положений нормативной базы и технологий работы текущим реалиям отрасли ограничивают конкурентоспособность железнодорожного транспорта. В частности, на поясе дальности 1000-1199 км доходная ставка ОАО «РЖД» при перевозке черных металлов и руды различается в 2,5 раза, что приводит к уходу высоко стоимостных грузов с железной дороги на автотранспорт и внутренний водный транспорт.

Эксперт представил подробный расчет ИПЕМ по стоимости перевозки черных металлов на двух маршрутах: Магнитогорск – Ванино (7285 км) и Магнитогорск – Самара (873 км). Расчет показал, что на первом маршруте с учетом всех скидок и коэффициентов итоговый тариф значительно ниже базового (73,9% от базового или 111,3 тыс. руб. за вагон), на втором – выше (169,5% от базового или 45,6 тыс. руб. за вагон).

**Материал предоставлен АНО «Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ)»**

123104, г. Москва, ул. М. Бронная, дом 2/7, стр.1.

Тел.: +7 (495) 690-14-26. Факс: +7 (495) 697-61-11. <http://www.ipem.ru/>

Владимир Савчук акцентировал внимание и на необходимости сокращения сроков доставки как важнейшем факторе повышения конкурентоспособности железнодорожного транспорта и его клиентоориентированности, а также снижения совокупных транспортных издержек.

Эксперт также представил прогноз изменения расходов владельцев горно-металлургических грузов в 2015 году в связи с рядом обсуждаемых регуляторных решений. Так, по оценкам ИПЕМ, при индексации тарифа ОАО «РЖД» в 2015 года на 7,5% рост расходов грузоотправителей составит до 17 млрд рублей, при 10% индексации – до 23 млрд рублей. Также, согласно оценкам Института, отсутствие запрета продления срока службы грузовых вагонов сохранит расходы грузоотправителей без изменений в части вагонной составляющей, поэтапный запрет продления сроков службы мог бы повысить расходы грузовладельцев горно металлургических грузов, включая угольщики, до 12 млрд рублей, а едино временный запрет – до 30 млрд рублей.

Владимир Савчук резюмировал, что транспортная нагрузка на владельцев горно-металлургических грузов будет возрастать. При этом переход на автомобильный транспорт не столько позволит снизить расходы, сколько улучшит логистику. Потенциально, снижению транспортных расходов будет способствовать использование внутреннего водного транспорта в логистических схемах, где это возможно.

«Естественно, что любой хозяйствующий субъект заинтересован в снижении издержек и повышении конкурентоспособности своей продукции. Если железнодорожный транспорт не сможет в ближайшей перспективе решить вопрос привлекательности и доступности своей услуги для грузовладельца, то сам грузовладелец будет уже в свою очередь искать альтернативные пути снижения транспортных расходов», - отметил Владимир Савчук.



0+

ufi  
Approved  
Event

# ЭНЕРГИЯ ВАШЕГО РАЗВИТИЯ

## СИЛОВАЯ ЭЛЕКТРОНИКА

11-я Международная выставка  
компонентов и систем  
для силовой электроники

Организаторы:



primexpo



ITE GROUP PLC

Тел.: +7 (812) 380 6003/ 07

Факс: +7 (812) 380 6001/ 00

E-mail: [power@primexpo.ru](mailto:power@primexpo.ru)

## POWER ELECTRONICS

25–27 ноября 2014

МЕСТО  
ПРОВЕДЕНИЯ | МОСКВА, КРОКУС ЭКСПО

Получите электронный билет!

[www.powerelectronics.ru](http://www.powerelectronics.ru)

## ТРАНСПОРТНАЯ НАГРУЗКА ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ ГОРНО-МЕТАЛЛУРГИЧЕСКИХ ГРУЗОВ: СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ



**Савчук Владимир, заместитель генерального директора, руководитель департамента исследований железнодорожного транспорта**

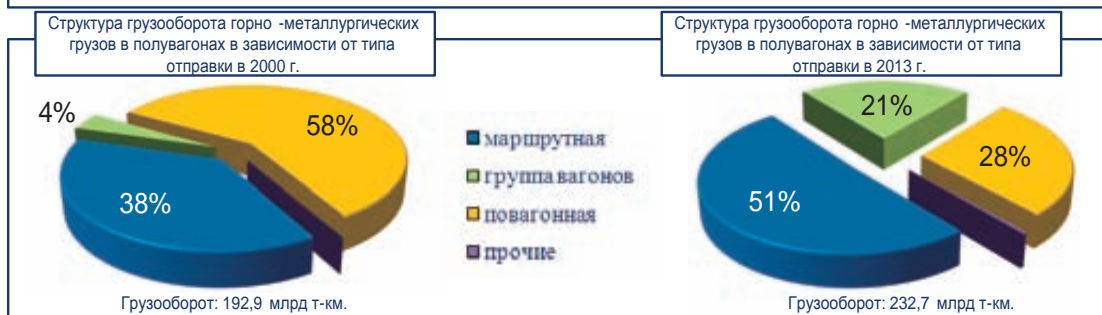
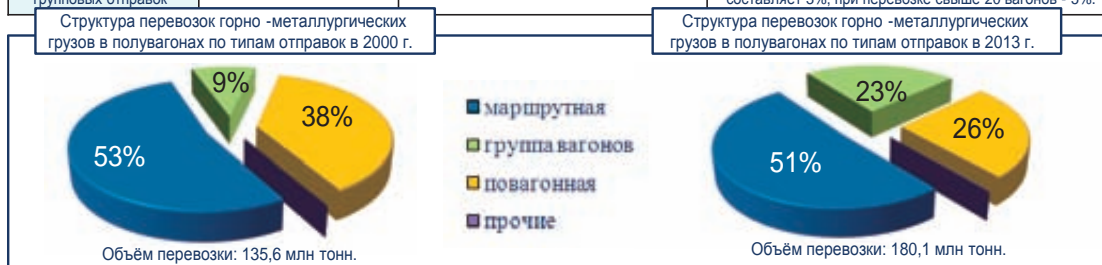
### Оценка доли горно-металлургических грузов в общей структуре перевозок ж/д



За прошедшие 10 лет доля горно-металлургических грузов в структуре перевозок железнодорожным транспортом не изменилась и составляет 18%, из которых доля чёрных металлов – 6%, доля руды – 11%, доля кокса – 1%. Доля низкодоходных грузов (уголь, руда, строительные грузы) увеличилась с 53% до 57%.

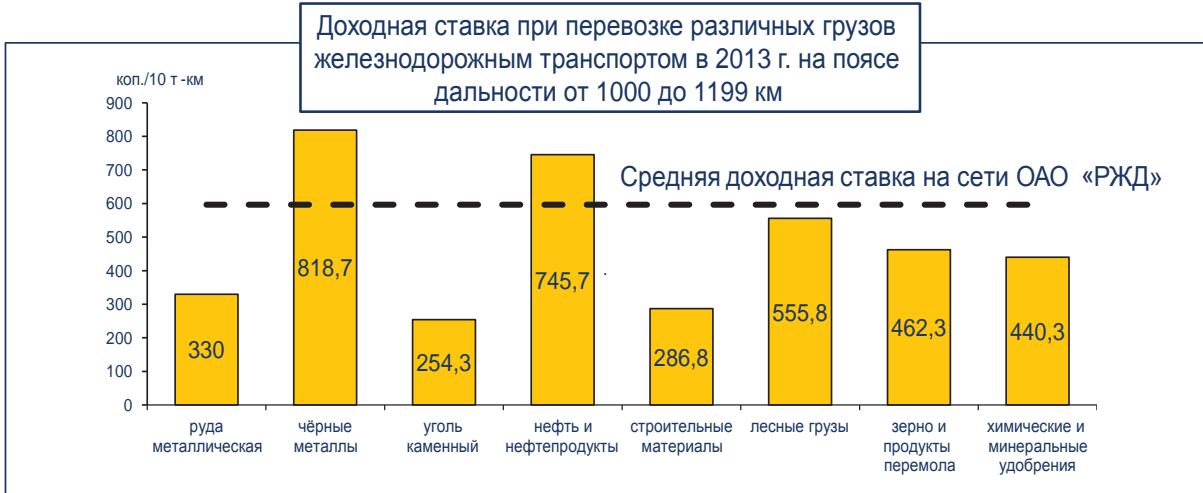
### Оценка стимулирования групповых и маршрутных отправок\*

Наименование	1989 г.	С 15 января 1995 г.	С 2003 г.
Стимулирование отправок маршрутных	Стимулы отсутствовали	Осуществлена дифференциация тарифов для маршрутных отправок. Скидка для отправок маршрутных составляет 10%.	Скидка для отправок маршрутных зависит от расстояния перевозки и находится в пределах от 15 до 5% для прямых маршрутов и от 10 до 3% для маршрутов с распылением.
Стимулирование групповых отправок	Стимулы отсутствовали	Стимулы отсутствовали	Максимальная скидка при перевозке от 6 до 20 вагонов составляет 3%, при перевозке свыше 20 вагонов - 5%.



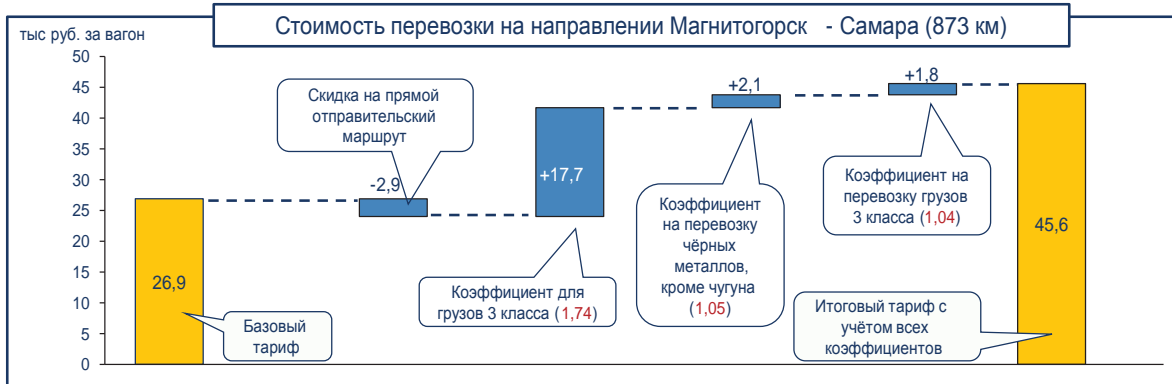
\* - Для чёрных металлов и руд всяких

Анализ доходной ставки при перевозке различных грузов ж/д в 2013 г.



В 2013 году средняя доходная ставка ОАО «РЖД» при перевозке грузов на поясе дальности от 1000 до 1199 км составила 596,4 коп./10 т-км. Доходная ставка при перевозке чёрных металлов одна из самых высоких на сети РЖД (818,7 коп./10 т-км). Доходная ставка при перевозке металлических руд (330 коп./10 т-км) на 57,4% ниже среднесетевой и является одной из самых низких на сети ОАО «РЖД».

Анализ тарифной системы при перевозке чёрных металлов\*

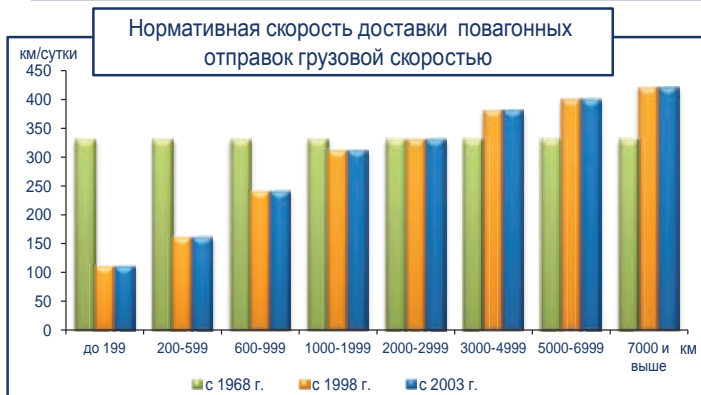


\* - Груз: болванки стальные, литые

### Анализ основных изменений в тарифной системе

№	Сутевые изменения	Наименование документа	Дата вступления в силу
1	Унификация экспортно - импортных и внутренних тарифов через российские морские порты		1 августа 2001 года
2	Унификация экспортно - импортных и внутренних тарифов через российские погранпереходы		Период с 2001 по 2013 годы
3	Различная индексация тарифных схем на перевозку грузов в приватном и в инвентарном парке вагонов	Приказ ФСТ России от 09.12.2006 г. №353-т/4 «Об индексации тарифов, сборов и платы на грузовые железнодорожные перевозки»	1 января 2007 г.
4	Изменение порядка принятия к перевозке порожнего вагона. Реализация Приказа направлена на более эффективное использование инфраструктуры	Приказ Минтранса России от 03.10.2011 г. №258 «О внесении изменений в некоторые акты Министерства путей сообщения Российской Федерации»	27 октября 2011 г.
5	Унификация тарифов на порожний пробег вагонов	Приказ ФСТ России от 04.05.2012 г. №78-т/1 «О внесении изменений и дополнений в Прейскурант 10-01 «Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые Российскими железными дорогами»	1 ноября 2012 г.
6	Скидка на порожний пробег грузовых вагонов с улучшенными эксплуатационными характеристиками	Приказ ФСТ России от 09.04.2013 г. №61-т/1 «О внесении изменений и дополнений в Прейскурант 10-01 «Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые Российскими железными дорогами»	мая 2013 г.
7	Установление тарифного коридора на услуги ОАО «РЖД»	Приказ ФСТ России от 21.12.2012 №423-т/3 «Об установлении ценовых пределов (максимального и минимального уровней) тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов для среднесетевых условий»	27 января 2013 г.

### Анализ изменения правил исчисления сроков доставки грузов ж/д, в части нормативных скоростей доставки грузов



Нормативные сроки доставки грузов железнодорожным транспортом более чем за 40 лет изменялись 3 раза

- > Приказ МПС от 3 июня 1968 г. №43/ЦЗ по согласованию с Госпланом СССР и Госснабом СССР;
- > Приказ МПС от 10 сентября 1998 г. №ЦМ -593;
- > Приказ МПС от 18 июня 2003 г. №27.

В результате чего, в правилах исчисления сроков доставки грузов от 1998 года скорость доставки грузов железнодорожным транспортом получила градацию в зависимости от расстояния перевозки. При этом нормативная скорость доставки для маршрутных отправок осталась без изменений (550 км в сутки) и не зависела от расстояния перевозки.

Изменение нормативной скорости обусловлено технологическими особенностями перевозок на дальние и средние расстояния.

### Анализ причин увеличения сроков доставки грузов, исчисляемых исходя из норм суточного пробега

Причины увеличения сроков доставки грузов, исчисляемых исходя из норм суточного пробега	Сроки выполнения		
	1968 г.	1998 г.	2003 г.
Операции, связанные с отправлением и прибытием груза	1	2	2
Операции, связанные с передачей и приемом грузов, при перевозке грузов с переправой через водные пути сообщения (моря, реки, проливы, озера) на судах и паромах	0,5	1	1
При передаче на другой вид транспорта, приеме с другого вида транспорта грузов, перевозимых в прямом смешанном сообщении	0,5	1	1
При перегрузке грузов в вагоны с колесными парами другой ширины колеи	1	2	2
Операции, связанные с переадресовкой груза	0,5	1	1
При перевозке на расстояние до 1000 км грузов, перевозимых мелкими отправлениями и в контейнерах, для их накопления и сортировки на сортировочных платформах	1	2	2
При перевозке на расстояние свыше 1000 км грузов, перевозимых мелкими отправлениями и в контейнерах, для их накопления и сортировки на сортировочных платформах	2	2	3
При передаче грузов транспортно-экспедиционными конторами железнодорожным станциям или обратно	0,5	-	-
Для каждой промежуточной железнодорожной станции, производящей погрузку (выгрузку) рефрижераторной секции, в случаях ее погрузки (выгрузки) на нескольких железнодорожных станциях	-	2	2
При перестановке вагонов на колесные пары другой ширины колеи	-	1	1
При отправлении грузов с железнодорожных станций Московского и Санкт -Петербургского узлов или прибытии грузов на железнодорожные станции этих узлов, а также при следовании грузов транзитом через эти узлы	-	1	1
В случае осуществления на пограничных пунктах пропуска Российской Федерации пограничного, таможенного, санитарно - эпидемиологического, ветеринарного, фитосанитарного и других видов государственного контроля	-	1	1
В случае определения массы груза на вагонных весах перевозчика при их отсутствии у грузоотправителя. В этом случае при приеме груза в графе оригинала накладной "Отметки перевозчика" и в дорожной ведомости под наименованием груза делается отметка следующего содержания: "Определение массы груза на вагонных весах _____ перевозчика"	-	1	1
При перевозке опасных грузов	-	-	1
При перевозке грузов с участием нескольких инфраструктур	-	-	1

Увеличение сроков на отдельные операции связано с приведением в соответствие с фактической технологией работы железнодорожного транспорта

### Анализ средних расходов грузоотправителей руды, ч/металлов, кокса и угля на перспективу

При различной индексации тарифов ОАО «РЖД» в 2015 году (к 2013 г.)\*

Индексация тарифа на <b>7,5%</b>	Рост расходов грузоотправителей на <b>до 17 млрд руб.</b>
Индексация тарифа на <b>10%</b>	Рост расходов грузоотправителей на <b>до 23 млрд руб.</b>

В зависимости от решения по продлению срока службы вагонов\*\*

Без запрета продления	Расходы грузоотправителей <b>не изменятся</b>
Поэтапный запрет продления	Рост расходов грузоотправителей на <b>до 12 млрд руб.</b>
Разовый запрет продления	Рост расходов грузоотправителей на <b>до 30 млрд руб.</b>

\* - С учётом перевозки угля

\*\* - Потребный парк вагонов определен экспертно

## Уровень концентрации товарного рынка

Для определения уровня концентрации товарного рынка используются следующие показатели:

Коэффициент рыночной концентрации Герфиндаля-Гиршмана (ННІ)  
сумма квадратов долей (выраженных в процентах) на товарном рынке всех компаний, действующих на рынке

Коэффициент рыночной концентрации (CR)  
сумма долей на товарном рынке (выраженных в процентах) определенного числа крупнейших компаний, действующих на данном рынке



## Выводы

1. Затраты на ж/д перевозку будут возрастать и в части оплаты услуг ОАО «РЖД» (индексация) и в части оплаты за предоставления вагонов (воздействие административным мер)
2. Использование внутреннего водного транспорта, там где это возможно, будет способствовать снижению транспортных расходов
3. Привлечение автомобильного транспорта позволяет не столько снизить транспортные расходы, сколько улучшить логистику и повысить клиентоориентированность
4. Клиентоориентированность, повышение качества, снижение транспортных издержек грузовладельцев ГМГ можно достичь сокращая сроки доставки грузов, повышая оперативность согласования перевозок и сокращая сроки между возникновением потребности в перевозке и приемкой грузов к перевозке.

\* - с учётом перевозки угля

\*\* - Потребный парк вагонов определен экспертно

Материал предоставлен АНО «Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ)»

123104, г. Москва, ул. М. Бронная, дом 2/7, стр.1.

Тел.: +7 (495) 690-14-26. Факс: +7 (495) 697-61-11. <http://www.ipem.ru/>

## ТЕХНИЧЕСКИЙ РЕГЛАМЕНТ ТС

### «О безопасности железнодорожного подвижного состава» (ТР ТС 001/2011)

*Продолжение начало в № 1(56)*

44. Остекление внутренних помещений железнодорожного подвижного состава, предназначенных для обслуживающего персонала и (или) пассажиров, должно обеспечивать безопасность обслуживающего персонала и (или) пассажиров в случае ударных воздействий на железнодорожный подвижной состав во время его стоянки или в пути следования.

45. Внутренние части железнодорожного подвижного состава, требующие осмотра, настройки и технического обслуживания, и при необходимости наружное рабочее оборудование должны иметь дополнительное освещение.

46. Железнодорожный подвижной состав должен быть оборудован автоматическими тормозами, обеспечивающими при торможении состава замедление или остановку в пределах расчетного тормозного пути.

Автоматические тормоза железнодорожного подвижного состава должны обладать необходимой функциональностью и надежностью в различных условиях эксплуатации, обеспечивать плавность торможения, а также остановку поезда при нарушении целостности тормозной магистрали или при несанкционированном расцеплении единиц железнодорожного подвижного состава.

47. Автоматические тормоза должны обеспечивать возможность применения различных режимов торможения в зависимости от загрузки железнодорожного подвижного состава, длины состава и профиля железнодорожного пути.

48. Стоп-краны в пассажирских вагонах и моторвагонном подвижном составе должны быть установлены в тамбурах, внутри пассажирских вагонов и опломбированы.

Стоп-краны в изотермических вагонах со служебными и вспомогательными помещениями должны быть установлены в служебных помещениях и опломбированы.

Стоп-краны в специальном самоходном железнодорожном подвижном составе устанавливаются при необходимости.

49. Железнодорожный подвижной состав должен быть оборудован стояночными тормозами. В соответствии со стандартами часть грузовых вагонов от общего числа выпускаемых должна быть оборудована переходными площадками со стоп-краном и стояночным тормозом.

Стояночные тормоза железнодорожного подвижного состава должны обеспечивать расчетное тормозное нажатие и удержание единицы железнодорожного подвижного состава в пределах допустимых значений.

Штурвал ручного стояночного тормоза должен быть оснащен устройством, исключающим самопроизвольное вращение штурвала.

Допускается применение автоматических стояночных тормозов.

50. Составные части железнодорожного подвижного состава, разъединение или излом которых может вызвать их падение на железнодорожный путь или выход из габарита железнодорожного подвижного состава, должны иметь предохранительные устройства, выдерживающие вес защищаемого ими оборудования в пределах допустимых значений.

51. Главные воздушные резервуары и аккумуляторные батареи железнодорожного подвижного состава должны быть установлены вне кабины машиниста, пассажирских салонов и помещений для обслуживающего персонала.

52. Действие электродинамического тормоза локомотивов и моторвагонного подвижного состава (при наличии) должно быть согласовано с работой пневматических и электропневматических тормо-

зов при осуществлении служебного или экстренного торможения. При отказе электродинамического тормоза должно быть обеспечено его автоматическое замещение пневматическим тормозом.

53. На скоростных пассажирских вагонах должны быть предусмотрены дополнительные меры по повышению эффективности торможения и безопасности движения (например, применение дисковых, магниторельсовых тормозов).

54. Железнодорожный подвижной состав и его составные части должны устойчиво работать при температурах окружающего воздуха в пределах допустимых значений и сохранять работоспособность при кратковременном повышении температуры в пределах допустимых значений.

55. Железнодорожный подвижной состав должен быть оборудован сцепным устройством, исключающим самопроизвольное разъединение единиц железнодорожного подвижного состава и обеспечивающим его эвакуацию в экстренных случаях.

В состав автосцепного устройства железнодорожного подвижного состава должен входить энергопоглощающий аппарат.

56. Пассажирские вагоны и моторвагонный подвижной состав, оборудованные автосцепным устройством, должны быть оборудованы буферными устройствами.

57. Колеса, оси и бандажи колесных пар железнодорожного подвижного состава, боковые рамы и надрессорные балки тележек грузовых вагонов должны иметь запас статической прочности и необходимый коэффициент сопротивления усталости, которые обеспечивают стойкость к образованию и развитию дефектов (трещин) в течение указанного в конструкторской документации срока их полного освидетельствования или срока службы.

Механические свойства, ударная вязкость и остаточное напряженное состояние колес, осей и бандажей, боковых рам и надрессорных балок тележек грузовых вагонов должны обеспечивать их механическую безопасность в течение назначенного срока службы.

58. Материалы и вещества, применяемые при проектировании и производстве железнодорожного подвижного состава и его составных частей, должны быть безопасны для людей и окружающей среды.

59. Характеристики (показатели микроклимата, уровни шума, вибрации, ультразвука, электромагнитного излучения, освещения, состава воздушной среды) систем жизнеобеспечения (система кондиционирования воздуха – отопление, вентиляция, охлаждение, системы освещения, шумо- и виброзащиты, воздухоочистки, защиты от инфразвука и ультразвука, электромагнитных излучений) кабин машинистов локомотивов, моторвагонного подвижного состава и специального самоходного железнодорожного подвижного состава, внутренних помещений пассажирских вагонов и моторвагонного подвижного состава, служебных и бытовых помещений специального железнодорожного подвижного состава, а также изотермических вагонов со служебными и вспомогательными помещениями не должны превышать допустимых значений для рабочих мест.

Уровень внешнего шума от железнодорожного подвижного состава не должен превышать допустимых значений.

60. Применение жидкостей (кислоты, щелочи, сжиженные газы) и горюче-смазочных материалов в процессе производства, эксплуатации, технического обслуживания и ремонта железнодорожного подвижного состава и его составных частей не должно приводить к возникновению опасных воздействий на жизнь и здоровье человека, животных и растений.



61. Подножки и поручни железнодорожного подвижного состава должны быть надежно закреплены. Поверхность ступенек, площадок, подножек и настилов должна препятствовать скольжению.

У лестниц, ведущих на крышу вагонов, специального железнодорожного подвижного состава должны быть нанесены предупреждающие об опасности знаки.

Лестницы для подъема на крышу локомотивов и моторных вагонов электропоездов должны быть заблокированы в закрытом состоянии и открываться с помощью специального устройства.

62. В конструкции железнодорожного подвижного состава должны быть предусмотрены места для его подъема домкратами. Поверхность, предназначенная для соприкосновения с головками домкратов, должна препятствовать их скольжению.

Должна быть предусмотрена возможность подъема каждой единицы железнодорожного подвижного состава при сходе колесных пар с рельсов с помощью кранов и домкратов, а также возможность ее транспортирования при заклиненной колесной паре.

63. Выступающие детали конструкции и оборудования железнодорожного подвижного состава и его составных частей не должны иметь острых ребер, кромок и углов, способных травмировать обслуживающий персонал и (или) пассажиров.

64. Материалы и вещества, применяемые для отделки внутренних поверхностей салонов пассажирских вагонов, вагонов моторвагонного подвижного состава, кабин машиниста локомотивов, моторвагонного подвижного состава, специального железнодорожного подвижного состава, служебных и вспомогательных помещений изотермических вагонов, не должны превышать допустимых значений степени риска возникновения и развития пожара и воздействия на людей опасных факторов пожара.

Пассажирские вагоны должны быть оборудованы огнезадерживающей перегородкой между купе проводников и пассажирским салоном при наличии купе проводников, а в купейных вагонах – и между купе. Надпотолочное пространство в вагонах некупейного типа и над большим (основным) коридором вагона купейного типа должно быть разделено не менее чем на 3 зоны путем установки огнезадерживающих фрамуг.

Кабина машиниста локомотивов с кузовом вагонного типа, моторвагонного подвижного состава должна быть отделена огнезадерживающей перегородкой от остальной части локомотива с кузовом вагонного типа или моторвагонного подвижного состава.

65. В пассажирских вагонах и моторвагонном подвижном составе должен обеспечиваться безопасный проход обслуживающего персонала и пассажиров из вагона в вагон по переходным площадкам. Конструкция переходных площадок должна быть закрытого типа, то есть исключать возможность случайного контакта обслуживающего персонала и пассажиров с внешними элементами железнодорожного подвижного состава, элементами инфраструктуры железнодорожного транспорта, такими, как контактная сеть, верхнее строение пути и др., а также минимизировать воздействие возможных неблагоприятных факторов окружающей среды на обслуживающий персонал и пассажиров во время их нахождения на переходной площадке.

66. Конструкция и крепление верхних спальных полок пассажирских вагонов, изотермических вагонов со служебными и вспомогательными помещениями должны исключать возможность их падения или наклона, приводящих к травмированию обслуживающего персонала и (или) пассажиров.

Верхние спальные полки должны быть оборудованы ограждающими ремнями или бортиками, исключающими падение обслуживающего персонала и пассажиров.

67. Кресла и диваны пассажирских вагонов и моторвагонного подвижного состава должны иметь прочное крепление к полу и

конструкцию, исключающую возможность их опрокидывания, в том числе при экстренном торможении.

Места размещения и крепления личного багажа пассажиров и обслуживающего персонала должны быть выполнены с таким расчетом, чтобы не травмировать пассажиров и обслуживающий персонал при экстренном торможении и (или) аварийной эвакуации.

Планировка пассажирских вагонов, вагонов моторвагонного подвижного состава и изотермических вагонов со служебными и вспомогательными помещениями, компоновка мест для пассажиров и обслуживающего персонала должны отвечать требованиям эргономики и системотехники.

68. Многосекционные локомотивы должны быть оборудованы переходными площадками закрытого типа для обеспечения безопасного перехода локомотивной бригады из одной секции в другую.

69. Вращающиеся части дизеля, электрических машин, вентиляторов, компрессоров и другого оборудования железнодорожного подвижного состава должны быть ограждены специальными устройствами, исключающими случайный контакт обслуживающего персонала и пассажиров с движущимися частями оборудования железнодорожного подвижного состава.

70. Локомотивы с кузовом капотного типа должны иметь боковые и торцевые площадки. На наружной стороне боковых и торцевых площадок должны быть установлены поручни – барьеры с промежуточным ограждением. По наружному периметру пола площадок должны быть установлены ограничительные планки.

71. Электрооборудование локомотивов, моторвагонного подвижного состава, пассажирских и изотермических вагонов должно иметь защиту и сигнализацию при перегрузках, коротких замыканиях, замыканиях на землю, при возникновении перенапряжений электрооборудования, а также при снятии напряжения в контактной сети при рекуперативном торможении, буксовании и юзе колесных пар. Срабатывание защиты должно исключать повреждение электрооборудования и не должно приводить к опасным последствиям: недопустимому нагреву, приводящему к задымлению или возгоранию, и (или) перенапряжениям, приводящим к пробое изоляции электрооборудования.

72. Незащищенные (неизолированные) части электрооборудования железнодорожного подвижного состава, находящиеся под напряжением, должны иметь защиту от случайного доступа к ним обслуживающего персонала и (или) пассажиров.

Металлические оболочки электрооборудования, а также все ограждения (включая трубы), конструкции для крепления токоведущих частей, которые в случае неисправности могут оказаться под напряжением, превышающим допустимые значения, должны заземляться на корпус железнодорожного подвижного состава.

73. Локомотивы, моторвагонный подвижной состав, пассажирские вагоны, специальный железнодорожный подвижной состав и изотермические вагоны с автономной энергетической установкой должны быть оборудованы специальными местами для хранения комплекта электрозащитных средств, а также другого специального оборудования, необходимого для технического обслуживания и безопасной эксплуатации указанного в настоящем пункте приложения железнодорожного подвижного состава.

74. Уровень электромагнитных помех, создаваемый железнодорожным подвижным составом и его составными частями, не должен превышать значений, в пределах которых эти помехи не оказывают влияние на работоспособность объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта и эксплуатируемого на ней железнодорожного подвижного состава.

75. Аккумуляторный бокс должен быть взрывобезопасным.

76. Локомотивы, моторвагонный подвижной состав, специ-

альный железнодорожный подвижной состав, пассажирские и изотермические вагоны должны быть оборудованы системами пожарной сигнализации, установками пожаротушения, специальными местами для размещения огнетушителей, противопожарного инвентаря.

Системы пожарной сигнализации должны выдавать акустическую и (или) оптическую информацию с указанием места возникновения загорания, автоматически определять неисправности (короткое замыкание, обрыв) в линиях связи извещателей с приемно-контрольным прибором, а также должна быть обеспечена возможность периодической проверки их исправности.

77. Локомотивы и изотермические вагоны с автономной энергетической установкой, дизель-поезда, дизель-электропоезда, рельсовые автобусы, специальный самоходный железнодорожный подвижной состав должны быть оборудованы искрогасителями.

78. Локомотивы с кузовом вагонного типа должны иметь световую и звуковую сигнализацию для вызова помощника машиниста из машинного (дизельного) помещения в кабину машиниста.

79. Система вентиляции локомотивов с автономной энергетической установкой, дизель-поездов, рельсовых автобусов, дизель-электропоездов, изотермических вагонов с автономной энергетической установкой и специального самоходного подвижного состава должна исключать возможность попадания выхлопных газов и пыли в кабину машиниста, в помещения для обслуживающего персонала, а также в пассажирские салоны.

Характеристики состояния воздушной среды в машинном помещении локомотивов с автономной энергетической установкой, дизель-поездов, рельсовых автобусов, дизель-электропоездов, изотермических вагонов с автономной энергетической установкой и специального самоходного железнодорожного подвижного состава не должны превышать допустимых значений.

80. Конструкция системы охлаждения дизелей тепловозов с кузовом вагонного типа и изотермических вагонов с автономной энергетической установкой должна обеспечивать возможность дозаправки системы охлаждения без необходимости нахождения обслуживающего персонала на крыше тепловоза или изотермического вагона.

81. Пассажирские вагоны должны быть оборудованы следующими устройствами:

- а) система кондиционирования воздуха (отопления, охлаждения, вентиляции), места для курения должны быть оборудованы отдельной системой вентиляции, выводящей воздух за пределы помещения без его рециркуляции;
- б) система питьевого и хозяйственного водоснабжения;
- в) экологически чистые туалетные комплексы;
- г) внутripоездная телефонная связь;
- д) система контроля нагрева бункс;
- е) поездное радиовещание;
- ж) искрогасители дымо-выхлопных труб при применении автономных систем отопления.

82. Скоростные пассажирские вагоны в дополнение к устройствам, указанным в пункте 81 настоящей статьи, должны быть оборудованы централизованным электроснабжением.

83. Скоростной моторвагонный подвижной состав должен быть оборудован следующими устройствами:

- а) система кондиционирования воздуха (отопления, охлаждения, вентиляции);
- б) внутripоездная телефонная связь;
- в) система контроля нагрева бункс;
- г) система питьевого и хозяйственного водоснабжения;
- д) экологически чистые туалетные комплексы.

84. Головные вагоны моторвагонного подвижного состава

должны быть оборудованы экологически чистыми туалетными комплексами.

85. Изотермические вагоны со служебными и вспомогательными помещениями должны быть оборудованы следующими устройствами:

- а) система кондиционирования воздуха (вентиляции, отопления, охлаждения);
- б) система питьевого и хозяйственного водоснабжения;
- в) экологически чистые туалетные комплексы;
- г) система контроля нагрева бункс.

86. Вагоны, предназначенные для перевозки продовольственного сырья и пищевых продуктов, должны обеспечивать температуру, влажность, показатели воздухообмена в пределах допустимых значений для каждого вида продовольственного сырья и пищевых продуктов.

87. Пассажирские вагоны и вагоны моторвагонного подвижного состава, обслуживаемые без проводников, должны быть оборудованы расположенными непосредственно в пассажирском салоне устройствами для связи пассажиров с локомотивной или поездной бригадой.

88. Входные двери пассажирских вагонов и вагонов моторвагонного подвижного состава должны быть оснащены системами (устройствами) открывания (закрывания) и системой контроля, обеспечивающей безопасность обслуживающего персонала и (или) пассажиров.

Входные двери пассажирских вагонов должны быть оборудованы запорными устройствами, исключающими их открывание пассажирами или посторонними лицами при движении подвижного состава.

89. Аварийное открывание входных дверей пассажирских вагонов и вагонов моторвагонного подвижного состава должно осуществляться по штатной схеме с их фиксацией в открытом положении. Аварийное открывание входных дверей прислонного типа должно осуществляться в ручном режиме при скорости движения поезда в пределах допустимых значений.

90. Вагоны моторвагонного подвижного состава должны быть оборудованы местами, предназначенными для проезда инвалидов и пассажиров с детьми.

91. Пассажирские вагоны и вагоны моторвагонного подвижного состава, предназначенные для проезда граждан, имеющих ограничения в подвижности, должны быть оборудованы следующими устройствами:

- а) устройства для быстрого подъема, спуска и надежного крепления инвалидных колясок;
- б) специальные санузлы с увеличенной площадью;
- в) проходы увеличенной ширины.

92. Железнодорожный подвижной состав должен быть оборудован визуальными и звуковыми сигнальными устройствами.

93. Лобовые части локомотивов с кузовом вагонного типа, головных вагонов моторвагонного подвижного состава и специального самоходного железнодорожного подвижного состава, а также торцевые части локомотивов с кузовом капотного типа должны быть оборудованы прожектором и двумя сигнальными буферными фонарями с правой и левой стороны.

Сигнальные фонари должны быть установлены также на задней торцевой стенке каждой из секций локомотива, которая может использоваться как самостоятельная единица.

Прожектор должен быть установлен по продольной оси симметрии локомотива, головного вагона моторвагонного подвижного состава и специального самоходного железнодорожного подвижного состава. Осевой луч прожектора должен быть направлен параллельно горизонтальной плоскости железно-

дорожного пути. Схема включения прожектора должна предусматривать возможность включения яркого света, обеспечивающего номинальную осевую силу света, и тусклого света.

Должна быть обеспечена возможность замены лампы прожектора из кабины машиниста и регулировки направления светового луча.

Пассажи́рские вагоны должны быть оборудованы тремя сигнальными фонарями, установленными на обеих торцевых стенках вагонов.

94. Грузовые вагоны должны быть оборудованы кронштейнами для установки знаков ограждения.

95. Локомотивы, моторвагонный подвижной состав и специальный самоходный железнодорожный подвижной состав должны быть оборудованы звуковыми сигнальными устройствами – большой громкости (тифоны) и малой громкости (свистки). Устройство для включения тифона и свистка должно располагаться в зоне оптимальной досягаемости машиниста и помощника машиниста. Система управления звуковыми сигналами локомотивов и моторвагонного подвижного состава должна иметь дублирование – включать в себя устройства для непосредственного прямого управления воздушным клапаном тифона путем механического воздействия.

96. Машинное (дизельное) помещение на тепловозах с кузовом вагонного типа, дизель-поездах, автомотрисах, рельсовых автобусах, дизель-электропоездах, изотермических вагонах с автономной энергетической установкой, специальном самоходном железнодорожном подвижном составе должно быть отделено от кабины машиниста или помещений для обслуживающего персонала тамбуром. Должен быть обеспечен свободный проход из тамбура в кабину машиниста или помещение для обслуживающего персонала.

97. Боковые двери крытого грузового, изотермического, почтового и багажного вагонов, должны быть оборудованы устройствами для ограничения перемещения двери при полном ее открывании. Двери, крышки люков и их запоры должны открываться усилием одного человека. Крытые грузовые вагоны, имеющие боковые двери, должны оборудоваться несъемным оборудованием для установки нар, оконных рам, дверных закладок, ружейных зубчаток и печных комплектов.

Крытые грузовые вагоны, имеющие на крыше люки для загрузки сыпучих грузов, должны оборудоваться помостами на крыше вагона и лестницами для подъема на эти помосты.

98. Вагоны-цистерны по обеим сторонам снаружи котла должны быть оборудованы лестницами с рифлеными ступеньками и поручнями. В зависимости от назначения котлы и рамы цистерн должны быть оборудованы системами заземления соответствующей конструкции.

Котел вагона-цистерны должен оборудоваться нижним или верхним сливным устройством, сливо-наливной арматурой, предохранительными впускными-выпускными клапанами, другой необходимой арматурой, а также внутренней лестницей, а котлы для сжиженных газов – также предохранительными мембранами, и обеспечивать герметичность котлов.

Котлы специальных типов вагонов-цистерн должны быть оборудованы запорной и запорно-регулирующей арматурой, а также иметь возможность установки приборов контроля.

Котлы вагонов-цистерн должны быть оборудованы предохранительными устройствами, предотвращающими при сходе вагона излом сливо-наливной арматуры и вытекание перевозимых жидкостей и газов из котла.

99. Железнодорожный подвижной состав и его составные части, применяемые при их производстве материалы и вещества должны быть рассчитаны на возможность их безопасной переработки или утилизации по истечении назначенного срока службы.

### Статья 5. Обеспечение соответствия требованиям безопасности

1. Обеспечение допустимых значений безопасности продукции (далее – допустимые значения), предусмотренных стандартами, применяемыми на добровольной основе, является достаточным условием соблюдения требований настоящего технического регламента ТС.

2. Перечни взаимосвязанных с настоящим техническим регламентом ТС стандартов утверждает Комиссия Таможенного союза (далее – КТС).

3. При внесении в стандарты изменений, касающихся требований безопасности, стороной предлагающей изменения должны быть проведены расчеты рисков с доказательством безопасности внесенных изменений.

### Статья 6. Оценка соответствия

1. Оценка соответствия продукции проводится в форме обязательного подтверждения соответствия.

2. Обязательное подтверждение соответствия продукции осуществляется в формах:

а) сертификация;

б) принятие декларации о соответствии (далее – декларирование соответствия).

3. Работы по оценке (подтверждению) соответствия продукции установленным в настоящем техническом регламенте ТС требованиям в рамках Таможенного союза осуществляют аккредитованные органы по сертификации (оценке (подтверждению) соответствия), включенные в Единый реестр органов по сертификации и испытательных лабораторий (центров) Таможенного союза (далее – органы по сертификации).

4. Необходимые испытания и измерения параметров продукции при осуществлении сертификации проводятся испытательными лабораториями (центрами), включенными в Единый реестр органов по сертификации и испытательных лабораторий (центров) Таможенного союза (далее – аккредитованные испытательные лаборатории (центры)).

Аккредитованная испытательная лаборатория (центр) проводит исследования (испытания) и измерения продукции в пределах своей области аккредитации на условиях договора, заключаемого с органом по сертификации. Аккредитованные испытательные лаборатории (центры) оформляют результаты исследований (испытаний) и измерений соответствующими протоколами испытаний и передают их в орган по сертификации. В соответствии с порядком проведения сертификации, изложенным в пунктах 21 – 67 настоящей статьи, орган по сертификации принимает решение о выдаче или об отказе в выдаче сертификата соответствия.

Применяемые при испытаниях средства измерений должны соответствовать требованиям законодательства об обеспечении единства измерений государства-члена ТС.

5. В случае применения при оценке соответствия продукции положений стандартов оценка соответствия требованиям настоящего технического регламента ТС может осуществляться с учетом этих стандартов. Неприменение стандартов не может оцениваться как несоблюдение требований настоящего технического регламента ТС. В этом случае допускается применение иных документов для оценки соответствия продукции требованиям настоящего технического регламента ТС в соответствии с пунктом 18 настоящей статьи.

6. Перечень железнодорожного подвижного состава, подлежащего сертификации, приведен в приложении № 2.

Перечень составных частей железнодорожного подвижного состава, подлежащих сертификации, приведен в приложении № 3.

Перечень составных частей железнодорожного подвижного состава, подлежащих декларированию соответствия на основании собственных доказательств, доказательств, полученных с участием органа по сертификации и (или) аккредитованной испытательной лаборатории (центра), приведен в приложении № 4.

Перечень составных частей железнодорожного подвижного состава, подлежащих декларированию соответствия на основании собственных доказательств, приведен в приложении № 5.

Порядок проведения сертификации приведен в пунктах 21 – 70 настоящей статьи.

7. Перечень схем сертификации продукции приведен в приложении № 6.

Перечень отдельных положений настоящего технического регламента ТС, применяемых при сертификации железнодорожного подвижного состава приведен в приложении № 7.

Перечень отдельных положений настоящего технического регламента ТС, применяемых при обязательном подтверждении соответствия составных частей железнодорожного подвижного состава приведен в приложении № 8.

8. Для проверки соответствия обязательным требованиям, установленным в настоящем техническом регламенте ТС, изготовитель проводит по апробированным методикам приемочные, приемо-сдаточные, периодические и типовые испытания.

9. Сертификация осуществляется органом по сертификации на основании договора, заключаемого с заявителем.

При сертификации заявителем может быть зарегистрированное в соответствии с законодательством государств-членов ТС на ее территории юридическое лицо (физическое лицо в качестве индивидуального предпринимателя), являющееся изготовителем или продавцом либо выполняющее функции иностранного изготовителя на основании договора, заключаемого с ним в части обеспечения соответствия поставляемой продукции требованиям настоящего технического регламента ТС и в части ответственности за несоответствие поставляемой продукции требованиям настоящего технического регламента ТС.

10. На продукцию, прошедшую модернизацию с продлением срока службы, распространяются те же процедуры оценки соответствия, что и на вновь изготовленную продукцию.

11. Виды и объем испытаний определяются стандартами, содержащими правила и методы исследований (испытаний) и измерений, в том числе правила отбора образцов, необходимые для применения и исполнения настоящего технического регламента ТС и осуществления оценки (подтверждения) соответствия продукции, перечень которых утверждается КТС.

Сроки проведения работ по оценке соответствия определяются договором между органом по сертификации и заявителем.

Срок выдачи сертификата соответствия не должен превышать 15 рабочих дней с даты получения органом по сертификации протоколов испытаний и при необходимости документов об устранении выявленных при сертификации несоответствий.

Срок действия сертификата соответствия составляет не более 5 лет.

12. При декларировании соответствия заявителем может быть зарегистрированное в соответствии с законодательством государств-членов ТС на их территории юридическое лицо (физическое лицо в качестве индивидуального предпринимателя), являющееся изготовителем или продавцом либо выполняющее функции иностранного изготовителя на основании договора, заключенного с ним в части обеспечения соответствия поставляемой продукции требованиям настоящего технического регламента ТС и в части ответственности за несоответствие поставляемой продукции требованиям настоящего технического регламента ТС.

13. Декларирование соответствия включает следующие виды работ:

а) формирование заявителем, принимающим декларацию о соответствии, комплекта документов, подтверждающих соответствие продукции;

б) испытания образцов продукции в аккредитованной испытательной лаборатории (центре), если это предусмотрено схемой декларирования;

в) подачу заявителем заявки в орган по сертификации систем управления (менеджмента) качеством и проведение сертификации системы управления (менеджмента) качеством, если это предусмотрено схемой декларирования;

г) принятие заявителем декларации о соответствии;

д) подачу в орган по сертификации заявки на регистрацию декларации о соответствии с прилагаемыми документами;

е) проверку органом по сертификации полноты представленных документов, а также правильности заполнения декларации о соответствии;

ж) регистрацию декларации о соответствии;

з) информирование о результатах декларирования соответствия;

и) инспекционный контроль органом по сертификации систем управления (менеджмента) качеством за сертифицированной системой управления (менеджмента) качеством, если это предусмотрено схемой декларирования;

к) контроль за продукцией, соответствие которой подтверждено декларацией о соответствии.

14. При декларировании соответствия на основании собственных доказательств заявитель, принимающий декларацию о соответствии, самостоятельно формирует комплект доказательственных материалов, содержащий:

а) учредительные документы;

б) конструкторскую и технологическую документацию;

в) обоснование безопасности;

г) акт отбора типовых образцов продукции;

д) протоколы испытаний продукции, полученные в собственной лаборатории заявителя;

е) стандарт организации или технические условия, по которым производится продукция;

ж) документы, подтверждающие безопасность составных частей, влияющих на безопасность продукции в целом;

з) сертификат системы менеджмента качества, в отношении которого предусматривается контроль сертифицированной продукции органом по сертификации, выдавшим указанный сертификат (далее – инспекционный контроль);

и) иные документы (результаты расчетов по апробированным методикам, эксплуатации аналогов), использованные заявителем для подтверждения соответствия продукции.

15. При декларировании соответствия продукции на основании собственных доказательств и доказательств, полученных с участием органа по сертификации и (или) аккредитованной испытательной лаборатории (центра), заявитель в дополнение к собственным доказательствам, сформированным в соответствии с пунктом 14 настоящей статьи, включает в доказательственные материалы протоколы исследований (испытаний) и измерений, проведенных в аккредитованной испытательной лаборатории (центре).

При декларировании соответствия идентификацию продукции проводит аккредитованная испытательная лаборатория (центр).

Отбор образцов продукции для испытаний проводится в соответствии с требованиями, установленными стандартами, содержащими правила и методы исследований (испытаний) и измерений, в том числе правила отбора образцов, необходимые для

применения и исполнения настоящего технического регламента и осуществления оценки (подтверждения) соответствия продукции, перечень которых утверждается КТС. Образцы продукции, отобранные для испытаний, по конструкции, составу и технологии изготовления должны быть идентичны продукции, поставляемой потребителю (заказчику).

Перечень схем декларирования соответствия приведен в приложении № 9.

16. Срок действия декларации о соответствии составляет не более 5 лет.

17. Копии заверенных изготовителем деклараций о соответствии и (или) сертификатов соответствия прилагаются к сопроводительной документации к продукции.

18. В случае если заявитель при подтверждении соответствия продукции не применяет или применяет частично стандарты, то вместе с заявкой он представляет:

а) доказательства соответствия продукции требованиям настоящего технического регламента ТС;

б) сведения о проведенных исследованиях (испытаниях) в аккредитованных испытательных лабораториях (центрах);

в) сертификат соответствия системы менеджмента качества.

19. Для сертификации инновационной продукции заявитель направляет заявку в орган по сертификации и представляет техническую документацию, включая обоснование безопасности технических решений предлагаемой инновационной продукции. Орган по сертификации рассматривает представленные материалы и при наличии отклонений от допустимых показателей требований безопасности направляет в органы государств-членов ТС, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере железнодорожного транспорта, предложение об их корректировке.

Органы государств-членов ТС, осуществляющие функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере железнодорожного транспорта, на основании обоснований указанных значений в установленном государствами-членами ТС порядке разрабатывают и утверждают стандарты, устанавливающие требования к опытной партии инновационной продукции с целью обеспечения безопасности, включая методы контроля и объем испытаний, необходимых для доказательства безопасности инновационной продукции.

На основании положительных результатов испытаний инновационной продукции в соответствии с утвержденными стандартами орган по сертификации принимает решение о выдаче заявителю сертификата соответствия на партию инновационной продукции. В сертификате соответствия указываются количество образцов инновационной продукции и срок действия сертификата соответствия. Срок действия сертификата соответствия на образцы инновационной продукции должен составлять не более 2 лет.

20. Заявитель вправе в соответствии с законодательством государств-членов ТС обращаться в орган по аккредитации с жалобами на неправомерные действия органов по сертификации и аккредитованных испытательных лабораторий (центров).

21. Процедура проведения сертификации включает:

а) представление заявителем в орган по сертификации заявки на проведение сертификации продукции;

б) оценку заявки на проведение сертификации органом по сертификации, принятие решения в отношении указанной заявки и направление решения заявителю;

в) проведение испытаний продукции в аккредитованной испытательной лаборатории (центре) по договору, заключаемому с органом по сертификации;

г) проверку состояния производства продукции или сертифика-

цию системы менеджмента качества либо производства продукции, если это предусмотрено схемой сертификации;

д) экспертизу результатов испытаний, экспертизу проверки состояния производства продукции или сертификации системы менеджмента качества либо производства продукции (при их проведении) и экспертизу других доказательственных материалов, а также принятие решения о выдаче сертификата соответствия либо об отказе от выдачи сертификата соответствия;

е) оформление, регистрацию и выдачу сертификата соответствия либо направление заявителю отказа в выдаче сертификата соответствия;

ж) осуществление в соответствии со схемами сертификации инспекционного контроля, а также применения сертификата соответствия и единого знака обращения продукции на рынке государств-членов ТС.

22. Заявка на проведение сертификации оформляется заявителем на русском языке и при необходимости на государственном(ых) языке(ах) государств-членов ТС и должна содержать:

а) наименование, местонахождение и реквизиты заявителя;

б) наименование, местонахождение и реквизиты изготовителя в случае, если заявитель не является изготовителем продукции;

в) сведения о продукции и идентифицирующие ее признаки (наименование, код в соответствии с единой Товарной номенклатурой внешнеэкономической деятельности ТС (далее – ТН ВЭД ТС), техническое описание продукции, инструкцию по ее применению (эксплуатации) и другую техническую документацию в соответствии с пунктами 23 и 25 настоящей статьи, описывающую продукцию, а также декларируемое количество (серийное производство, партия или единица продукции);

г) указание на положения настоящего технического регламента ТС, требованиям которых соответствует предъявляемая продукция;

д) схему сертификации;

е) обязательства заявителя о выполнении правил и условий сертификации;

ж) дополнительные сведения по усмотрению заявителя;

з) перечень прилагаемых к заявке документов.

23. Для вновь разрабатываемой продукции вместе с заявкой на проведение сертификации заявителем представляется в орган по сертификации следующая документация:

а) техническое задание на создание образца продукции (при его наличии);

б) технические условия на продукцию;

в) программа предварительных испытаний;

г) протокол предварительных испытаний;

д) комплект учетной эксплуатационной документации;

е) акт готовности образца продукции к проведению приемочных испытаний;

ж) план-график проведения приемочных испытаний;

з) программа приемочных испытаний;

и) протокол приемочных испытаний;

к) акт приемочной комиссии;

л) план мероприятий по устранению выявленных приемочной комиссией недостатков (при наличии) и документы, подтверждающие его реализацию;

м) уведомление о завершении проверки и утверждении в установленном порядке контрольного комплекта конструкторской документации на серийное производство продукции;

н) предложение о способе и месте нанесения единого знака обращения продукции на рынке государств-членов ТС.

**Продолжение следует.**

Андрей Гурьев

## Железные дорожники о себе и реформах

В книге собраны наиболее интересные интервью автора за последние 10 лет. Это беседы с руководителями Министерства путей сообщения, Министерства транспорта, других органов исполнительной и законодательной власти, ОАО «Российские железные дороги», частных транспортных компаний, учеными, экспертами и др. Разговор в них идет как о производственных вопросах, в частности о непростых перипетиях реформирования железнодорожного транспорта, так и на личные темы. Выпуск книги приурочен к 175-летию железных дорог России и 55-летию автора.

Продолжение (начало в № 4 (49)–7 (62))

*РЖД-Партнер, № 11, ноябрь 2005 г.*

### Деньги любят счет

**Михаил Бесхмельницин,**  
аудитор Счетной палаты РФ

Много еще чего есть сказать, но отмечу только одно – это необходимость еще более активного и плотного взаимодействия с региональными органами власти. Могу прямо заявить, что каких-то недругов среди этой категории руководителей у компании сегодня нет. Все заинтересованы в ее развитии и готовы участвовать в этом процессе, оказывать помощь. Надо идти навстречу, договариваться и складывать эти усилия.

– Надо полагать, что с деньгами у ОАО «РЖД» дела обстоят действительно неплохо, поскольку в своих пожеланиях Вы этот пункт никак не обозначили?

– Ну, что про деньги сказать? Они, как известно, счет любят. Не надо думать, что денег у компании много. Наоборот, мало, а поэтому их нужно рачительно, настойчиво и последовательно приумножать.

*РЖД-Партнер, № 1, январь 2006 г.*

### Я взялся за этот проект вполне осознанно

**О перспективах развития проекта строительства высокоскоростной железнодорожной магистрали Санкт-Петербург – Москва рассказывает новый топ-менеджер РАО «ВСМ».**

**Владимир Воронин, генеральный директор РАО «Высокоскоростные магистрали»**

#### Раздумывал недолго

– Владимир Сергеевич, Вы приняли предложение возглавить, прямо скажем, неоднозначное хозяйство. Сомнений не было?

– Проект по созданию высокоскоростной магистрали для меня не является новинкой, я знал о нем практически с момента его зарождения. Поскольку моя предыдущая деятельность на железнодорожном транспорте в качестве руководителя департамента МПС России была связана с телекоммуникациями, с обеспечением информационными технологиями различных объектов, то интерес к проекту ВСМ существовал у меня уже тогда. Здесь ожидалось внедрение новых технологий, и мы думали о том, каким образом и какие системы связи могут обеспечить высокоскоростную магистраль. Далее, когда я стал работать в Министерстве транспорта, с этим проектом мне пришлось столкнуться

поближе. В 2004 году по инициативе министра Игоря Евгеньевича Левитина идея проекта была реанимирована, и в августе составлена докладная записка правительства в адрес президента. Мне довелось принимать непосредственное участие в подготовке этого документа, в согласовании позиций с ОАО «РЖД». А в середине 2005 года мне было предложено занять вакантный пост генерального директора РАО «Высокоскоростные магистрали», после того как его оставил Владимир Иванович Тулаев. Зная о том интересе, который сегодня проявляет руководство страны к этому проекту, я раздумывал недолго.

Да, у РАО «ВСМ» непростая история: был дефолт, были неудачи, срывы, был этот пресловутый котлован. Но сегодня ситуация сложилась так, что этот проект, что называется, может пойти. И мне было бы интересно этим заняться.

– В каком состоянии Вы нашли компанию РАО «ВСМ»? Ведь когда-то это была очень мощная финансово-промышленная группа с более чем двумя десятками своих заводов и других предприятий. Все так и осталось?

– Дело в том, что поскольку проект по ряду причин был заморожен, то соответственно в заторможенном состоянии находилась и вся компания. При этом для того, чтобы сохранить наработанное и, в частности, хотя бы остатки бывшего коллектива, РАО «ВСМ» вынуждено было, грубо говоря, искать всякую халтуру. То есть подрабатывали на различных проектах, которые прямого отношения к высокоскоростной дороге не имели. Но, тем не менее, продержались. Хочу отметить, что здесь все-таки наработано очень много активов – прежде всего та документация, которая была создана для реализации проекта. То есть заново начинать сегодня не нужно. Хотя, разумеется, сейчас в свете новых требований необходимо будет делать некоторые корректировки. Но есть технико-экономическое обоснование, которое было согласовано во всех инстанциях вплоть до экологии, есть и определенная техническая документация на подвижной состав.

Очень большая работа была проведена по землеотводу – и фактически на сегодня РАО «ВСМ» обладает правом бессрочного пользования землей практически на большей части трассы. Поэтому, повторяю, говорить о том, что проект надо начинать сначала, я бы не стал. Да, мне пришлось столкнуться с целым рядом проблем, например с долгами, но эти вопросы разрешимы. В течение ближайших месяцев мы надеемся с ними справиться, поскольку сегодня к этому подключены все причастные ведомства. И самое главное, что есть политическая воля для решения всех этих проблем и для создания высокоскоростной магистрали.

– И все-таки расскажите в двух словах: РАО «ВСМ» по-прежнему продолжает оставаться крупным холдингом?

– Сегодня складывается некий новый консорциум, прежде всего это связано с преобразованиями, которые произошли

в стране. Ведь если вспомнить историю, то указ президента РСФСР о создании высокоскоростной магистрали был подписан Борисом Николаевичем Ельциным практически еще в советский период.

Это было одно из первых акционерных обществ в России, когда еще даже не сложились общие правила игры. Сейчас мы должны заниматься тем, чтобы привести состояние дел в соответствие с сегодняшним законодательством. Появились новые земельные отношения, новые акционерные общества, в том числе ОАО «РЖД» – один из наших основных потенциальных партнеров и игроков на этом поле, без которого реализацию этого проекта нельзя себе представить. Что же касается структуры компании, то мы сегодня уже не можем говорить о том, что ОАО «ВСМ» является хозяином каких-то заводов или организаций. Просто у нас есть участники, акционеры нашего общества. На сегодня их достаточно большее количество – более 300. При этом государство владеет пакетом более 87% наших акций, и поэтому ОАО «ВСМ» – это государственная компания. А проект по своей значимости на сегодня является общенациональным.

### **И остави нам долги наши...**

– Раньше ОАО «ВСМ» имело три основных направления деятельности: строительство высокоскоростной инфраструктуры, создание поезда «Сокол» и производство электроподвижного состава. Так будет и впредь?

– Я в этом проекте вижу не то что три, а не менее пяти надцати направлений. Даже само создание инфраструктуры подразумевает проведение работ по нескольким линиям. Понятно, что прежде всего здесь выделяется вопрос создания земляного полотна. Кроме того, тут и энергетика, и связь, и автоматика, и т. д. – масса вопросов. И самое важное, что когда мы говорим о ТЭО, которое мы сегодня дорабатываем, то видим, что здесь в свое время не были учтены некоторые важные позиции.

То есть при развитии Северо-Западного региона не бралось во внимание влияние этого проекта. Я знаю, что ОАО «РЖД» сегодня тоже проводит независимую экспертизу по оценке данного проекта, его воздействия на развитие системы железнодорожного транспорта в Северо-Западном регионе и вообще, в принципе, на транспортную систему страны. Почему, собственно, вернулись к этому проекту?

Да потому, что существующая транспортная система в стране ограничивает передвижение населения и сдерживает развитие экономики в отдельных регионах. А, как известно, никакой экономики без транспорта не будет. Создание же высокоскоростной магистрали Санкт-Петербург – Москва следует рассматривать как пилотный проект с последующим тиражированием.

– Прокомментируйте, пожалуйста, ситуацию с задолженностью ОАО «ВСМ».

– Да, это один из самых негативных моментов в работе ОАО «ВСМ». По моему мнению, долги сложились вне зависимости от профессионализма того менеджмента, который здесь работал. Просто ОАО «ВСМ» в свое время оказалось заложником определенных контрактов и договоров. При этом долг, который сегодня существует перед государством, сложился ведь фактически вследствие дефолта 1998 года. Если бы не это обрушение, я думаю, что часть магистрали уже была бы построена. Сейчас мы достаточно активно работаем с Министерством финансов. У нас была также проверка Счетной палаты.

Мнение такое, что на сегодня ОАО «ВСМ» предприняло все необходимое для того, чтобы избавиться от задолженности.

Но мы считаем, что здесь требуется помощь государства, для которого это вполне разрешимая проблема. И я уверен, она будет разрешена. Мы видим оптимальный выход в реструктуризации долга. Если у нас возможно государственно-частное партнерство с использованием средств и бюджета, и частных инвесторов, то для государства реструктуризация этого долга сроком на 20–25 лет – не такие уж большие расходы. Это наиболее реальный вариант.

### **Долг, который сегодня существует у ОАО «ВСМ» перед государством, сложился фактически вследствие дефолта 1998 года. Если бы не это обрушение, я думаю, что часть магистрали уже была бы построена**

– Сумму долга можете назвать?

– Чуть выше 1 млрд рублей.

– Но речь не идет о том, что бюджет заплатит какие-то ваши долги еще и частным партнерам?

– Об этом мы не говорим.

– Намерены ли Вы обновлять менеджмент компании, набирать новых специалистов?

– Тех людей, которые здесь работали, осталось не так много, но они находятся практически на контрольных постах по основным направлениям деятельности. Живых боевых единиц на сегодня – всего 17 человек, то есть стыков явно не хватает. Как только мы получим возможность дальнейшего развития проекта, начнем активно действовать по набору специалистов, естественно высококвалифицированных.

– Каковы теперь будут главные параметры проекта?

– Скорость до 350 км/час. Время в пути – ориентировочно 2,5 часа. Общая стоимость проекта – 189 млрд рублей. Сроки строительства – 5–6 лет. Подвижной состав, который выпускается сегодня иностранными фирмами, нас не устраивает. Он будет создаваться здесь, в России, причем как поезд с распределенной тягой.

– На каких мощностях и совместно с какими компаниями Вы планируете создавать высокоскоростные поезда?

– Сегодня пока для нас самих это не определено. Но, учитывая опыт создания «Сокола», мы думаем, что, наверное, будет все-таки реально создать в течение двух-трех лет нормальный отечественный подвижной состав. Поскольку основное финансирование пойдет за счет государства, то, разумеется, все будет осуществляться на конкурсной основе. В качестве одного из потенциальных партнеров в настоящее время мы рассматриваем ОАО «Трансмашхолдинг», с которым уже сотрудничаем в плане подготовки проекта.

При этом мы, конечно же, планируем привлекать иностранные технологии. Но подвижной состав, повторяю, должен быть отечественным.

### **Кто платит?**

– Самый главный вопрос: какова будет инвестиционная схема данного проекта?

– Сегодня принято новое законодательство, устанавливающее механизмы государственно-частного партнерства.

У нас есть закон «О концессионных соглашениях» и положение «Об Инвестиционном фонде». В рамках этих документов, по всей вероятности, и будет выстраиваться схема финансирования проекта.



По опыту зарубежных стран максимальные вложения должны идти со стороны государства, поскольку это государственный, общенациональный проект.

Строительство железнодорожной инфраструктуры, как известно, для инвесторов не представляет большого интереса. Им гораздо интереснее строить вокзалы, торговые точки, и не зря драка была по тому торговому комплексу, который должен был быть построен в Санкт-Петербурге. Сегодня мы пытаемся выстроить структуру управления проектом и структуру его финансирования в различных вариантах. На данный момент создана рабочая группа из представителей Министерства транспорта, ОАО «РЖД» и ОАО «ВСМ», которая сегодня и прорабатывает все эти вопросы.

– Бюджетная схема финансирования дороги может быть воспринята общественным мнением очень негативно.

Скажут: денюжки разворуют, закопают – и тем опять все дело закончится. Не боитесь этого?

– Не боюсь, потому что использование бюджетных средств должно быть абсолютно прозрачным. Я буду обязан отчитаться за каждую копейку. К тому же это будет не бюджетная строка в чистом виде, а Инвестиционный фонд. Там все процедуры расписаны, там необходимо участие не менее 25% небюджетных средств и т. д.

**Нужно понимать, что этот проект не может быть построен обычным путем, без механизмов ГЧП, потому что частного инвестора, который бы полностью взял на себя финансирование таких работ, мы не найдем**

Контроль за эффективным вложением денег будет обеспечен. И нужно все-таки ясно понимать, что этот проект не может быть построен обычным путем, без механизмов ГЧП, потому что частного инвестора, который бы полностью взял на себя финансирование таких работ, мы не найдем. И еще ко всему прочему железная дорога – это стратегический объект.



– Вы считаете, что ОАО «РЖД» может реально подключиться к данному проекту?

– Я должен сказать, что смена первого лица ОАО «РЖД» полностью изменила позицию компании по отношению к проекту ВСМ – и вместе с нами уже работают абсолютно конкретные люди. Также могу проинформировать общественность о том, что на упомянутом мной докладе президенту страны Владимир Владимирович Путин написал резолюцию, предписывающую ОАО «ВСМ», ОАО «РЖД» и заинтересованным министерствам объединить усилия по созданию высокоскоростной магистрали.

Один из пунктов протокола прошедшего осенью в ОАО «РЖД» научно-технического совета гласит о том, что компания примет участие в создании ВСМ.

– То есть не исключено, что ОАО «РЖД» может выступить даже в роли соинвестора проекта?

– Не исключено.

– Что вы собираетесь делать с недостроенным «Соколом»?

– Я надеюсь, что по «Соколу» будет принято правильное решение. К сожалению, прекращение его финансирования произошло на этапе проведения испытаний поезда, которые не были доведены до конца. Поэтому на сегодня мы не имеем заключительных документов и по состоянию поезда, и по документации на него.

Наверное, самым правильным было бы довести до конца испытания и получить конструкторскую документацию, которая бы легла в основу создания нового поезда. Один из вариантов использования «Сокола» – в качестве лаборатории.

### Что год грядущий нам готовит?

– Каковы будут ваши ближайшие стратегические шаги?

– Прежде всего мы должны решить вопрос долга, потому что иначе не имеем права обращаться к инвестору. Это основное. А затем будем реализовывать сам проект. Я уже сказал о том, что сегодня интерес к ВСМ – огромный. Аппарат правительства нас подталкивает к быстрейшему решению вопросов. Есть поручения кабинета министров ряду частных министерств. Следующим этапом будет создание так называемого инженерного проекта. Это начнем в 2006-м и закончим, думаю, года через полтора. То есть практически к концу 2007-го должна быть полностью готова и согласована документация по проекту и начато собственно строительство.

– Не считаете ли Вы, что сейчас для реализации данного проекта нужно издать либо постановление правительства, либо указ президента?

– Может быть.

– Вы будете предлагать это?

– Наверное, буду. Мы посмотрим, как будет складываться ситуация, и дадим предложения. Сейчас по поручению из администрации президента готовится второй доклад В. В. Путину.

– Благодарю Вас за интервью. Быть может, Вы хотели бы что-то добавить?

– Пожалуй, да. Я хочу сказать, что по своей предыдущей работе мне приходилось сталкиваться с крупными проектами, в реализации которых я принимал непосредственное участие. Это БАМ, это система связи для «Сургутнефтегаза» и это телекоммуникации для российских железных дорог. Все они были начаты и завершены, от начала до конца я их прошел. Теперь мне интересен данный проект – высокоскоростная магистраль Санкт-Петербург – Москва. Я взялся за него вполне осознанно и хотел бы довести его до конца.

*Продолжение следует.*



## Содержание

Страна / Регион	Город	Наименование компании	Телефон	№ стр.
<b>ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ 2014</b>				2-я сторона обл.
Россия	Москва	ООО "Бизнес Диалог"	+7 (495) 988-28-01	
<b>Производители железнодорожной продукции и услуг</b>				3 - 10
Республика Беларусь	Минск	ООО "Завод теплообменного оборудования"	+ 375 (17) 217-02-39/56	6 - 8
Россия	Москва	ООО "ДЕЦИМА"	+7(495) 988-48-58 (многоканальный)	3
		ООО "ПК-Альянс"	+7 (495) 509-48-87	9
		ООО "Торговый Дом Елхим-Искра"	+7 (495) 726-58-08, +7 (906) 087-90-60; тел. в Болгарии: +359-897-88-16-04	10
	Санкт-Петербург	ОАО "Армалит-1"	+7 (812) 459-45-55, 252-02-10	4, 5
Россия / Брянская область	Брянск	ЗАО "Инвест-Ойл" ("Брянскрезинотехника")	+7 (4832) 59-91-51, +7 (495) 637-60-12	9
Россия / Кемеровская область	Новокузнецк	Железнодорожная доска объявлений	+7 (3843) 71-63-41	8
Россия / Свердловская область	Екатеринбург	ООО "МетаКом"	+7 (343) 328-04-23, +7 (922) 292-21-40	9
Россия / Челябинская область	Челябинск	ООО Производственно-торговое предприятие "Путеец"	+7 (351) 232-15-94, 232-14-30	10
<b>ПРОМЫШЛЕННАЯ ПОЛИТИКА: ПОДДЕРЖКА ИННОВАЦИЙ И РАЗВИТИЯ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЙ БАЗЫ РОССИИ</b>				11 - 20
<b>РОССИЙСКИЙ РЫНОК ТРАНСПОРТНОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ ОСТАЕТСЯ КРАЙНЕ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНЫМ ДЛЯ ИНОСТРАННЫХ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ</b>				20
Россия	Москва	АНО «Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ)»	+7 (495) 690-14-26	
<b>EXPORAIL 2014</b>				21
Россия	Санкт-Петербург	ЗАО «Выставочное объединение «РЕСТЭН®»	+7 (812) 320-8094	
<b>Подвижной состав, запчасти, ремонт</b>				22 - 27
Россия	Москва	ЗАО "МНПП "Техноприбор"	+7 (499) 181-55-16/18-50	23
		ООО "Вотум"	+7 (495) 225-99-60, 664-27-95, 518-94-32	22
Россия / Воронежская область	Воронеж	ООО "Промышленная экология и безопасность"	+7 (4732) 604-002, 604-003	26
Россия / Кемеровская область	Новокузнецк	Железнодорожная доска объявлений	+7 (3843) 71-63-41	27
Россия / Республика Татарстан	Нижнекамск	ОАО "Нижнекамскнефтехим"	+7 (8555) 37-93-23/58-18/75-11/57-80/79-87	24, 25
Россия / Республика Чувашия	Чебоксары	ООО "ЭлТехПрод"	+7 (8352) 54-00-80, 29-44-00/01/02	23
Россия / Саратовская область	Маркс	ООО "Волжский дизель"	+7 (84567) 5-10-69, +7(903)383-51-01, +7(903)381-71-34	27
Россия / Челябинская область	Челябинск	ООО "СпецРемСервис"	+7 (351) 269-38-21, +7 (912) 310-35-04	23
<b>Мониторинг ситуации в промышленности – август 2014. Основные выводы</b>				28 - 33
Россия	Москва	АНО «Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ)»	+7 (495) 690-14-26	
<b>14-я Международная выставка "Не разрушающий контроль и техническая диагностика в промышленности"</b>				34
Россия	Санкт-Петербург	ООО "ПРИМЭКСПО"	+7 (812) 380-60-00	
<b>BRUNSWICKRAIL ОБЪЯВЛЯЕТ ПРОМЕЖУТОЧНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЗА ПЕРВОЕ ПОЛУГОДИЕ 2014 ГОДА</b>				35
Россия	Москва	Brunswick Rail	+7 (495) 363-28-44	
<b>Материалы и оборудование для ВСП</b>				36 - 38
Россия	Москва	ООО "Стройпуть"	+7 (495) 783-26-68	38
Россия / Московская область	Наро́ль	ООО "Компания Легион"	+7 (498) 602-92-14, 8-916-905-97-49	36
Россия / Нижегородская область	Дзержинск	ООО "Димакс-Д"	+7 (8313) 29-25-23, 28-07-81, +7 908-762-41-36, +7 920-025-15-41	36
	Нижний Новгород	ООО "РТС"	+7 (831) 411-55-85/54-84, +7 (910) 791-75-44	38
Россия / Свердловская область	Екатеринбург	ООО "Промресурс"	+7 (343) 382-39-37, 381-39-37	36
		ООО "Транском Екатеринбург"	+7 (343) 350-00-95/12-08/45-71	38
	Нижний Тагил	ООО "ПроектСнаб"	+7 (3435) 41-69-55, 41-25-69	36
		ООО ТПК "Стан-Мет"	+7 (3435) 40-12-99, +7 (912) 262-1924	37
<b>ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ МОЖЕТ ПОТЕРЯТЬ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТЬ ДЛЯ ГОРНО-МЕТАЛЛУРГИЧЕСКИХ ГРУЗОВ</b>				39
Россия	Москва	АНО «Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ)»	+7 (495) 690-14-26	
<b>11-я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА КОМПОНЕНТОВ И СИСТЕМ ДЛЯ СИЛОВОЙ ЭЛЕКТРОНИКИ</b>				40
Россия	Санкт-Петербург	ООО "ПРИМЭКСПО"	+7 (812) 380-60-00	
<b>ТРАНСПОРТНАЯ НАГРУЗКА ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ ГОРНО-МЕТАЛЛУРГИЧЕСКИХ ГРУЗОВ: СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ</b>				41 - 45
Россия	Москва	АНО «Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ)»	+7 (495) 690-14-26	
<b>"ТЕХНИЧЕСКИЙ РЕГЛАМЕНТ ТС «О БЕЗОПАСНОСТИ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА» (ТР ТС 003/2011)"</b>				46 - 51
Россия	Москва	Федеральное агентство по техническому регулированию и метрологии	+7 (499) 236-03-00	
<b>ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОЖНИКИ О СЕБЕ И РЕФОРМАХ</b>				52 - 54
Россия	Москва	Андрей Гурьев		
<b>20-я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА И КОНФЕРЕНЦИЯ ПО ГРУЗОПЕРЕВОЗКАМ, ТРАНСПОРТУ И ЛОГИСТИКЕ "ТРАНСРОССИЯ"</b>				3-я сторона обл.
Россия	Москва	ITE LLC Moscow	+7 (495) 935-73-50	
<b>20-я МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА МЕТАЛЛ-ЭКСПО 2014</b>				4-я сторона обл.
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	+7 (495) 734-99-66	


**Уважаемые Партнеры!** Для размещения рекламы обращайтесь в редакцию по телефонам **(499) 181-19-88/97, (495) 765-73-16**, либо по e-mail: **post@depo-magazine.ru**

Прайс-лист на размещение рекламы

Модульная реклама / статья			Бонус	Разработка модуля
Размер	Формат модуля, мм	Стоимость	Количество строк	Стоимость
1/8 полосы	88*59, 180*28	5 000	5	650
1/4 полосы	88*122, 180*59	8 800	10	750
1/2 полосы	180*122	15 400	20	850
Полоса	180*250	25 300	<b>40 + перс. рассылка</b> 	950

Модульная реклама на обложке	Коэффициент наценки	Бонус
Лицевая сторона (минимально 1/2 полосы)	договор.	Идентичный модуль во внутреннем блоке
Вторая и третья сторона (минимально 1/2 полосы)	2	
Последняя сторона (минимально 1/2 полосы)	3	

**Рекламодателям журнала предоставляется бесплатная услуга – еженедельная рассылка рекламной информации по базе электронных адресов!**

Баннерная реклама на сайте www.depo-magazine.ru			
Раздел	Размер баннера	Стоимость	Бонус
Сквозное размещение 	140px x 60px	5 000	при единовременной оплате трех месяцев, в четвертом размещение <b>бесплатно!</b>
<b>Разработка баннера</b>		<b>400</b>	

Персональная электронная рассылка по базе адресов железнодорожных предприятий			
Количество адресатов	Более 50 000	Стоимость	6 600

При единовременной предоплате 2-х публикаций в журнале – **СКИДКА 5%!**

При единовременной предоплате 3-х публикаций в журнале – **СКИДКА 10%!**

**Постоянным рекламодателям предоставляются эксклюзивные условия!**

Цены

действительны

с 06.03.2014г

1/2	1/4
1/4	1/8
1/8	1/4

**Для оформления подписки на журнал, воспользуйтесь QR-кодом или заполните заявку на сайте в разделе**

**"Оформить подписку".**

**Стоимость годовой подписки:**

- печатная версия **4 500 руб.**

- электронная версия **2 500 руб.**

- печатная + электронная версия **5 500 руб.**



**За содержание и достоверность рекламной информации ответственность несут рекламодатели.**

21-24 АПРЕЛЯ 2015  
МОСКВА, МВЦ «КРОКУС ЭКСПО»

[www.TRANSRUSSIA.ru](http://www.TRANSRUSSIA.ru)



# ТРАНСРОССИЯ


20-я Международная выставка транспортно – логистических услуг и технологий



При поддержке:



Министерство  
Транспорта  
Российской  
Федерации



# 20-я юбилейная международная промышленная выставка

11-14  
НОЯБРЯ

Москва, ВВЦ, пав. 69, 75



Международная выставка  
металлопродукции и металлоконструкций  
для строительной отрасли  
**МеталлСтройФорум'2014**



Международная выставка  
оборудования и технологий  
для металлургии и металлообработки  
**МеталлургМаш'2014**



Международная выставка  
транспортных и логистических  
услуг для предприятий ГМК  
**МеталлТрансЛогистик'2014**

Оргкомитет выставки:  
тел./факс +7 (495) 734-99-66

Генеральный информационный партнер:  
специализированный журнал «Металлоснабжение и сбыт»

# МЕТАЛЛ ЭКСПО 2014

[www.metal-expo.ru](http://www.metal-expo.ru)

